

2. | Взаимодействие

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

3. | Развитие

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

4. | Внедрение

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

8. | Спорт

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 транспортная газета Выходит с 23 декабря 1917 года Тираж 150420 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 titu.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 стала 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 беззаботности компьютерщиков и проказ 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. направят 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 ГЛОНАСС и GPS



ФОТО: СЕРГЕЙ ЗАЛИВАХИН

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

– Виталий Сергеевич, какова пожароопасная обстановка сегодня?

– Нынешнее лето не такое по-

жароопасное, как прошлое,

но пиковые нагрузки месяца

полтора назад отмечались на

Свердловской дороге, в конце июня наблюдалась пожары в регионе Дальневосточной. Сегодня наиболее непростая обстановка на Октябрьской и Северной, связанная с лесными пожарами. На Северной ежесуточно привлекается от двух до шести пожарных поездов. Но стоит отметить, что всё под контролем. В организациях безопасного пропуска поездов сбоев из-за пожаров в этом году нет. Работаем в обычном режиме.

– Прошлое лето выявило отдельные проблемы в пожарном комплексе компаний. Были ли они учтены при подготовке к пожароопасному сезону?

– Мы начали готовиться заранее, недочёты прошлого года, разумеется, учли. Улучшилось взаимодействие с МЧС, чему способствовало 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 таким образом 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 ГЛОНАСС 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

ПЕРВАЯ ГРУЗОВАЯ КОМПАНИЯ ЗАФИКСИРОВАЛА РОСТ ПОВРЕДЖЕМОСТИ 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.



ГРЕЙФЕРНАЯ РАЗГРУЗКА – ОДНА ИЗ ГЛАВНЫХ ПРИЧИН ПОВРЕДЕНИЯ 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 полурамы, 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 Збаращенко отметил, что один из самых эффективных, но и дорогих способов избежать порчи вагонов в портах – оборудовать их вагонопропускательями. «Чем больше грейферов, тем больше производительность, но и количество повреждённых вагонов ра-

стёт», – отметил он. По словам эксперта, большое количество повреждений наблюдается при выгрузке металлом. «В этом случае целесообразно использовать магистрально-фиберную 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 стивидорами на входе вагонов в порт осуществляется столь же дотошно, как контроль самой ПГК на выходе этих вагонов из порта», – отметила эксперт.

Галия Шакирова
Денис Виксане

РЕГУЛИРОВАНИЕ

Кто бы подсчитал

ФАС ПРЕДЛОЖИЛА ЦЕНТРАЛИЗОВАННО УСТАНАВЛИВАТЬ ТАРИФЫ НА ПРИГОРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРЯЧКОВ

Регионы могут лишить 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 утвердila 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 компаний 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 подстраиваться 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

Интервью

Новая ступень



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 проходила 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, Роскелдора, 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 наложила на реформу технического регулирования. Длительное время мы не могли на тот момент утвердить ПТЭ в Министерстве, 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

ПРОБЛЕМА

Вагонный травматизм

РАСТЁТ СТАТИСТИКА ПОВРЕЖДЕНИЙ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В ПОРТАХ



ГРЕЙФЕРНАЯ РАЗГРУЗКА – ОДНА ИЗ ГЛАВНЫХ ПРИЧИН ПОВРЕДЕНИЯ 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 полурамы, 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 Збаращенко отметил, что один из самых эффективных, но и дорогих способов избежать порчи вагонов в портах – оборудование их вагонопропускательями. «Чем больше грейферов, тем больше производительность, но и количество повреждённых вагонов ра-

2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

28 июля 2011 года

четверг

№ 131 (24851)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

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 Латыповской, 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, альвию 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 Выгин

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 Чижкова

РЕШЕНИЕ

Работа в паре

НЕПОЛАДКИ В МОДЕРНИЗИРОВАННЫХ ЭЛЕКТРОВОЗАХ

УСТРАНЯЮТ И В ДЕПО, И НА ЗАВОДЕ



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-энергетическими 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 контактограммами, 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 болезненные места ЧС2К, мы блокировали саму

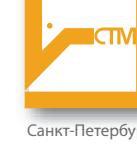
возможность возникновения отказа при дальнейшей эксплуатации», – отметил замначальника депо по качеству Илья Митряев.

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 недавно неправильные действия локомотивной бригады могли спровоцировать отказ электрооборудования в пути», – заявил Ярослав Ивахненко.

Дмитрий Попов,
соб. корр. «Гудка»
САМАРА

поздравляем
ОАО «Первая грузовая компания»
С 4-летием!
с наилучшими пожеланиями,
«ММК-Транс»

Rail-Тариф Rail-Атлас Rail-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

реклама

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. Заработка плата по результатам собеседования. Соцпакет.

Адрес представительства: г. Владивосток, ул. Боксальная, 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 деповскому, текущему и капитальному ремонту рефрижераторного подвижного состава. Возможен карьерный рост. Заработка 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., основанием 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, Большой 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.



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 города Воронежа до Москвы 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 Грозный и из Липецка Елец специально к скорому поезду на Москву. Возможно, на первых порах задействуем для этого микроавтобусы. Ну а потом уже более вместительные электрички».

Дополнительное пригородное сообщение ждут не только жители Липецка. 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

СЕРГЕЙ МИХАИЛОВ
соб. корр. «Гудка»
ВОРОНЕЖ

ВОРОНЕЖ

Развитие

Смоленск расширяет пути

УГОЛЬ КУЗБАССА БЫСТРЕЕ ПОСТУПИТ В ПОРТЫ БАЛТИЙСКОГО МОРЯ



С появлением новых путей пропускная способность Смоленска-сортiroвочного возросла

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ МОСКОВСКОЙ МАГИСТРАЛИ РАСПИРИЛИ СМОЛЕНСКИЙ УЗЕЛ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩИЙ отпраvку поездов с углем из Западной Сибири в Прибалтику.

На станции Смоленск-сортiroвочный путевцы 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-сортiroвочный 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-

рussию — 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 с углем не задерживалось в приграничном Смоленске, руководство МЖД и решило построить дополнительные пути.

Сейчас составы расформировываются путём осаживания. Игорь Усков объясняет: «Маневровый локомотивщик ездит с составом по путям и заводит вагоны. А после открытия системы нечётных путей поезд станут расформировываться путём распуска через полуторку. Локомотивщик надвигает вагоны на горку, составитель отцепляет и отправляет их на пути, куда нужно. Это ускорит расформирование состава».

Светлана КАЗАНЦЕВА

УРАЛЬСКИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ НЕ МОГУТ ВЫВЕЗТИ СВОИ ГРУЗЫ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ, ИЗ-ЗА ЧЕГО ТЕРПЯТ ЗНАЧИТЕЛЬНЫЕ УБЫТКИ И ОСТАНАВЛИВАЮТ ПРОИЗВОДСТВО. НА СВЖД СЛОЖИВШУЮСЬ 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 затоваренности 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 станций Асбест, Кунара, Баженово связаны с нагрузкой, которая ложится на сортiroвочную станцию Богданович. С начала 2011 года объём погрузки промышленных предприятий этого узла вырос на 21%, вагонооборот — на 17% уровня прошлого года, а пропускная способность участка Богданович — Войновка практически полностью исчерпана», — объясняют на дороге.

Станциям Богданович и Войновка приходится обрабатывать

ПЕРЕВОЗКИ

Проблемные точки

На Свердловской Адресно решают сложные ситуации



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

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-

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.

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-

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

Вера Морозова,
соб. корр. «Гудка»
ЕКАТЕРИНБУРГ

Финансы

БУХГАЛТЕРСКИЙ БАЛАНС
на 31 декабря 2010 г.

Форма N 1 по ОКУД
Дата (год, месяц, число)

Организация: Открытое акционерное общество «Газета «Гудок»

Идентификационный номер налогоплательщика:

Вид деятельности: Издательская деятельность

Организационно-правовая форма / форма собственности: Открытое акционерное общество

Единица измерения: тыс.руб.

Местонахождение (адрес): 105066, г. Москва, Старая Басманская ул., 38/2, з

Дата утверждения 28.02.2011

Дата отправки (принятия) 28.02.2011

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 организаций 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

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

ПАССИВ

Показатель

За отчетный период

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

Открытое акционерное общество «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 серии 77 № 006870804 внесено в Единый государственный реестр юридических лиц от 29.01.2003 за основным государственным регистрационным номером 1037739271701.

Свидетельство серии 77 № 013340465 внесено 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 партнерство «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 уполномочено подписывать старший партнёр Харламова Наталья Васильевна на основании доверенности от 01.01.2011 № 01-01/2011-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.

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, кавказским 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 группы, образованной министром транспорта Игорем Левитиным, Инструкции по сигнализации. Инструкция по движе-



«РЖД» от 15.06.2011 № 1295 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, которое должен издать Минтранс России. Он определит основные принципы этой работы, и только после того, когда эти принципы будут определены, мы сможем приступить к проверке знаний этих документов нашими работниками.

– Акстали, сами правила уже доступны в печатном виде...

– Да, это так. И эта работа изначально была определена так же, как приоритетная и тоже до вступления правил в силу в сентябре. ОАО «РЖД» подготовило и внесло в инициативном порядке в соответствию с этим графиком 10 из 34 документов. Задокумента

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 соответствию с этим графиком 10 из 34 документов. Задокумента

Ввод ПТЭ в действие завершает определённый этап реформирования отрасли

Структура документа вызывает некоторую сложность в его изучении

обеспечивающих выполнение требований 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 вызывать определённые трудности при их толковании?

– Безусловно, определённые трудности могут вызвать так называемые отыскочные (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 вызывает некоторую сложность в изучении – это и сквозная нумерация, и приложения вместо прежних глав. У некоторых, допустим,

старателю 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 соответствию с этим графиком 10 из 34 документов. Задокумента

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-

статором может делегировать какие-то полномочия.

– Вывод, сейчас только и начальник их изучение?

– К изучению мы приступили раньше. Как только ПТЭ были официально опубликованы, появилось соответствующее

предложение 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 насчитываются 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 выполнению, тогда можно будет говорить и о качественных изменениях.

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

– 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 определены нормы и правила. Можно сказать, что вся эта иерархия документов, издаваемых в рамках ПТЭ, позволит исключить всякое двоякое 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. Пострадавшие могли быть более тяжёлыми, ведь в составе поезда находились 17 вагонов с легковоспламеняющимся грузом.

Сложившаяся с годами система, направленная на обеспечение безопасности движения, дала сбой, и произошла целая волна нарушений, хотя принято считать, что Куйбышевская дорога традиционно укомплектована достаточно крепкими, хорошо подготовленными кадрами, казалось бы, назубок знающими своё дело.

Результаты расследования схода поезда показали, что руководители дистанции пути и службы пути, зная о высоких температурах, установившихся на дороге с начала июля, всё же запланировали работы в «окно» по выправке машины «Дуоматик» кривой пути. Для того чтобы прояснить основные мотивы такого халатного отношения к своим обязанностям, попытаемся проследить всю



Работая на пути, нужно просчитывать все шаги

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

Запку на производство путевых работ подавал начальник дистанции пути Чердынов. 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 Чердынов не провёл с ответственным руководителем работ соответствующий инструктаж.

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

Инженерной 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 руководителю работ на месте нет, а заявку о её выполнении 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 работ взял на себя тот самый Матвиенко. Да и с самим Зубковым, как выяснилось, при проведении селекторного совещания 8 июля и.о. главного инженера Инженерной дистанции пути Борисов инструктаж прошел неудосужился. 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 плютей от температуры закрепления, что привело к ослаблению устойчивости пути и его поперечному смещению. Разбирая этот случай, руководство дороги отметило как минимум пять так называемых шлагбаумов, 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 плютей, рихтовочных нитей, параметры кривых и т.д. Кстати, тут мог бы пригодиться опыт Московской дороги, где такие машины оборудованы 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, повреждения вагонов и инфраструктуры в целом оценивается в 42 млн руб. Заведено уголовное дело, и следственный комитет будет определен конкретные виновные, суд определит вину каждого причастного. Такие плачевые итоги.

Олег Борисов

ВНЕДРЕНИЕ

Модернизация на перегонах

КИЛОМЕТРЫ МЕДНЫХ КАБЕЛЕЙ ЗАМЕНЯТ НА ОПТОВОЛОКОННЫЕ

В октябре этого года на одном из перегонов Прикамской железной дороги в строй войдёт первый в мире оптоволоконный кабель межстанционной связи.

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 Прикамской 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 «проволоки». Так, в последние годы силами института на 11 перегонах (МЖД, КбЖД и СКЖД) 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 ощущимая на длинных перегонах», – заключил Владимир Воронин.

Всеволод Кукреч



Оптоволоконный кабель свергнет километры меди

ПРОБЛЕМА

Южные трудности

Соблюсти участковую скорость поможет развитие инфраструктуры

Олег Шаталов,
начальник
дирекции
управления
движением
Красноярской
железной дороги



ФОТО: АЛЕКСАНДР САФРОНОВ

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 грузопоток 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-



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРЯЧКОВ

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 приёмно-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 потребуется 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 разъезда – Береж и Козыла, ликвидировав тем самым ключевое препятствие на участке Саянская – Тайшет.

В 2011 году начаты строительство чётного парка на станции Абакан и соединительного пути Авда – Громадская, проектирование вторых путей на перегоне Джебь – Щетинкино. На эти цели компанией выделено 400 млн руб.

Также на снижение участковой скорости при увеличении грузооборота влияет и растущий объём ремонта инфраструктуры. Поэтому необходимо планировать погрузку на сети по направлениям с учётом «окон» для получения оптимального обмена поездов по стыкам.

Увеличилось время стоянок поездов из-за неприёма основными узловыми и сортировочными станциями по причине дефицита локомотивного парка. Необходимо на дополнительное количество локомотивов на главном ходу – 134 единицы, по южному ходу – 79 электровозов, но фактически в пределах магистрали на 11 электровозов меньше. При этом, учитывая общие корпоративные задачи, локомотивным депо КрЖД ежесуточно в эксплуатации содержалось 318 электровозов. В среднем ежесуточно 140 локомотивов приписки Красноярской магистрали обеспечивали тягой соседнюю Восточно-Сибирскую дорогу.

Для устранения этой проблемы Центральная дирекция управления движением делает акцент на соблюдение баланса локомотивного парка путём оперативной передислокации электровозов с дорог Востока с учётом разницы обмена поездов по стыковым пунктам.

? 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 неэффективное использование. Иными словами – порожние вагоны, преследуя узокорпоративные 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 грузовладельцев. Это позволит сократить порожний пробег вагонов, исключить встречные перевозки. При такой схеме вагоны не будут скапливаться на подходах, 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 врасплощную, а прямиком 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 соблюсти технологическую дисциплину. Все причастные к обороту вагона – локомотивщики, вагонники, путейцы и движечники – 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 логистику, 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 малодействительные участки в ожидании погрузки. Они будут стоять, а владелец – платить за использование инфраструктуры. На время невостребованного подвижной состава надо исключать из учёта как погрузочный ресурс. Это приведёт к сокращению количества работающих вагонов, соответственно ускоряя их оборот. В результате вагоны будут легко передвигаться к местам погрузки-выгрузки, инфраструктура не загружена. А как только грузы появятся, вагоны из отстой подадут к месту погрузки.

Андрей Орлов, заместитель начальника станции Кошта 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 частую приходится по 60 с небольшим вагонов. Тормозит оборот и нехватка электровозов для вывоза составов, особенно во время «окон».

А ещё завод «Аммофос» отправляет в порты Санкт-Петербурга составы с удобрениями – так они неделями простоят на химзаводе ожидая судна. Стоят по 200–300 вагонов, особенно зимой. Нужна нормальная работа с портами, ритмичный подвод судов – это уже задача грузоотправителя.

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

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 частичной 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 электрооптительных 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-



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРЯЧКОВ

Выявлять и устранять очаги теплопотерь в кузове вагона станет проще

зовывать 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, имеющей 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 корректировки 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 позволяет создать систему тепловизионного мониторинга, которая может быть использована для прогнозирования сроков ремонта и обслуживания подвижного состава.

На наш взгляд, использование тепловизионного контроля с последующей регистрацией данных в электронном паспорте вагона позволяет 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 часов. 45 мин. Нетрудно подсчитать, что так называемая участковая скорость (считается с учётом остановок) 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

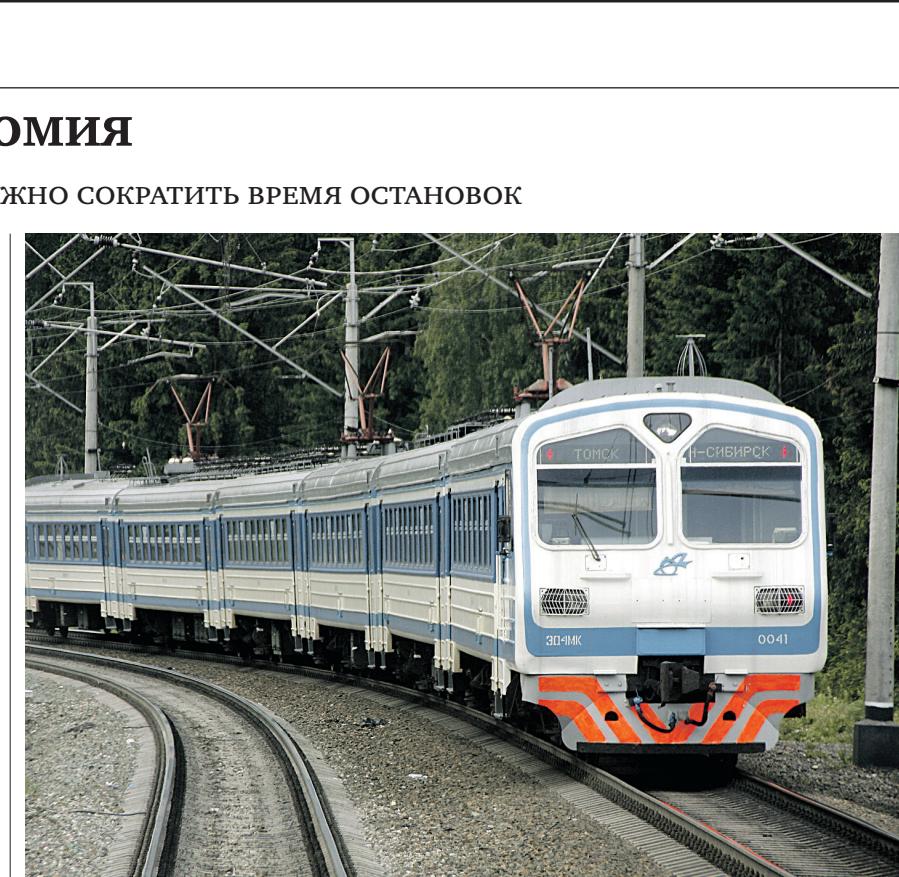


ФОТО: РОДИОКАНДИКОВ

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 сравнивать поезд с комфорtablым автобусом на небольшом расстоянии неправомерно и просто бессмыслицей. 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

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



Объем работ на Павелецком направлении в этом году достиг 7 километров



Профессия путепёца затягивает: стоит попробовать – и остаётся 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 было 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 знак.

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 последние числах месяца.

Несмотря на то что ремонт проводился в рабочие дни, особого неудобства пассажиры не испытывали: 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 час 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 гремящая под путями цепь наткнулась на твёрдый объект, как позже выяснилось, на асbestosную трубу. Пустую.

«Здесь раньше ведь станция стояла, её несколько лет назад ликвидировали, стрелочные переводы поснимали, 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 на платформе 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 скрываются. 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 «выпляски», а это всё приводит к разрушению железнодорожного пути и, 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 Расторгуево, 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 путепёцы закрепили на глубине 30–40 см под шпалами рабочую цепь. Она заскрептела, задвигалась и стала выбирать из-под путей щебень.

«Обычно в день мы проходим 400–500 м, – рассказал главный инженер. – В данный момент ОТ вычищает загрязнённый балласт. Отсыпанная земля поступает

весь июль подобных «археологических случаев» практически не происходило.

Как только путепёцы 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 первогодок, 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 развода Союза, когда всё рухнуло. До этого главным инженером районного водоканала работал. Ну а ремонты на путях затягивают: если попад сюда и немножко привык, то всё – остаётся на всегда», – 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 ВНЕС 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 переведут на другое место службы. «В ходе переаттестации 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: РИА «Новости»

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 гостиной, 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 запустят 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 компаниям 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 рассматривает 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 передают 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 в «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 высокий, но это не является основанием для отмены госпрограммы.

Впрочем, согласно постановлению правительства, такие препараты, как пентагли-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 наилучшее

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

боли с помощью других лекарств, либо идти

к врачу и получать рецепт, что связано с по-

терей времени из-за постоянных очередей в

поликлиниках. «Но, честно говоря, отмена

безрецептурной продажи кодеинсодержащих

препаратов практически ничего не изменит.

Сейчас половина лекарств, которые должны

отпускаться строго по рецепту – например, антибиотики, гормоны содержащие препараты,

– продаются в аптеках в свободном доступе,

– считает Андрей Карпенко. – Кроме того, заменить лекарства, содержащие кодеин, могут

всем известные аспирин, парацетамол, аналь-

гин. Правда, анальгин, по мнению Всемирной

организации здравоохранения, не подходит

для массовой продажи и употребления ввиду

его высокой токсичности».

Анастасия Мурзина

ЗДОРОВЬЕ

Кодеину поставлена точка

РЕЦЕПТЫ НА ПОПУЛЯРНЫЕ ЛЕКАРСТВА ВВЕДУТ ЧЕРЕЗ ГОД

ПРАВИТЕЛЬСТВО НАКОНЕЦ-ТО ОПРЕДЕЛИЛОСЬ 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. Последствие употребления дезоморфина в разы страшнее героина, привыкание наступает после первого же приема. По официальным данным, объём изъятого дезоморфина за последние два года вырос в 23 раза.

Теперь, согласно постановлению правительства, такие препараты, как пентагли-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 наилучшее

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: К.К.Фото/Максим Марков

боли с помощью других лекарств, либо идти

к врачу и получать рецепт, что связано с по-

терей времени из-за постоянных очередей в

поликлиниках. «Но, честно говоря, отмена

безрецептурной продажи кодеинсодержащих

препаратов практически ничего не изменит.

Сейчас половина лекарств, которые должны

отпускаться строго по рецепту – например, антибиотики, гормоны содержащие препараты,

– продаются в аптеках в свободном доступе,

– считает Андрей Карпенко. – Кроме того, заменить лекарства, содержащие кодеин, могут

всем известные аспирин, парацетамол, аналь-

гин. Правда, анальгин, по мнению Всемирной

организации здравоохранения, не подходит

для массовой продажи и употребления ввиду

его высокой токсичности».

Андрей Стрельцов



Уважаемые коллеги!

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

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 приумножаться.

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 – Денин Билялетдинов («Эвертон»), Денис Глушаков и Дмитрий Торбинский («Локомотив»), Игорь Денисов, Константин Зырянов («Зенит»), Аллан Даагоев (ЦСКА), Игорь Семшов («Динамо»);
- нападающие – Андрей Аршавин, Александр Кержаков («Зенит»), Роман Павлюченко («Тоттенхэм») и Павел Погребняк («Штутгарт»).



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 к матчам с командами Армении и Камеруна, на этот раз приглашения в главную команду страны не получил.

Тренировки команды Адвоката начнутся 8 августа, но 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 собрались 17 тыс. зрителей (вместимость арены – 16873 тыс.).

Многократные чемпионы СССР, а теперь и Украины, динамовцы всячески старались на 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 серебряную 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, сыгравши вничью с армянами, но затем потерпели неожиданные поражения от азербайджанцев, украинцев и китайцев. Лавры чемпионов достались Арmenии, второе место у Китая, третье – у Украины. Сборная России впервые в своей истории осталась без наград.

Владимир Суетин