

2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

4 апреля 2011 года

понедельник

№ 54 (24774)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

Официально

Обращение трудового коллектива локомотивного депо Москва-Сортировочная МЖД.

Трудовой коллектив, ветераны, профсоюзная организация депо Москва-Сортировочная выступили с инициативой проведения 16 апреля традиционного весеннего субботника.

Железнодорожная отрасль всегда славилась своими традициями. Родоначальниками первого субботника стали работники нашего локомотивного депо, которые в 1919 году безвозмездно из Одну ночь отремонтировали три паровоза для отправки на фронт. С тех пор ежегодно, совместными усилиями, активно привлекая молодое поколение, мы благоустраиваем территории нашего депо. Коллективный, созидательный, организованный труд во благо людей и общества способствует укреплению взаимоотношений, объединяет и сплачивает коллектив. Наша задача – сохранить эту замечательную традицию и передать её новым поколениям.

Призываю всех работников привести в порядок и благоустроить к предстоящим майским праздникам и периоду летних пассажирских перевозок территории предприятий Московской железной дороги.

Мы обращаемся с просьбой откликнуться на нашу инициативу и провести 16 апреля трудовые субботники во всех структурных подразделениях ОАО «РЖД».

С.В.Дорогин,

начальник эксплуатационного локомотивного депо

Москва-Сортировочная-Рязанская

А.А.Лучин,

начальник ремонтного локомотивного депо Москва-

Сортировочная

Ю.В.Шафоростов,

председатель профсоюзного комитета локомотивного депо

Москва-Сортировочная

А.Л.Кошель,

председатель Совета ветеранов

РЕШЕНИЕ

Реформа печати

С 1 апреля 15 редакций дорожных газет вошли в структуру ОАО «Газета «Гудок», превратившись в наши филиалы.

«Гудок» по решению руководства компаний становится издателем корпоративной прессы. Читатели дорожных газет реформа никаких принципиальных изменений не принесёт. Газеты, как и раньше, будут еженедельно попадать в почтовые ящики или приходить на предприятия. Объединение прессы в одно ДЗО – шаг, предусмотренный концепцией реформирования корпоративных печатных СМИ. Цель объединения редакций – укрепление единого информационного пространства холдинга. Реформа на уровне дорог, выделение ДЗО, обособление различных видов деятельности поставили вопрос о совершенствовании системы управления СМИ. Создание единой издательской структуры внутри РЖД не только позволит сохранить традиции железнодорожной журналистики, создать единую информационную среду, но и обеспечит железнодорожников надёжным каналом коммуникаций на всех уровнях ОАО «РЖД».

Редакция

Инфраструктура

Комплексные задачи

>Начало | 1

Как заявил вице-президент ОАО «РЖД» Владимир Воробьёв, в последнее время работникам ремонтно-путевого комплекса компании удалось освоить по-настоящему современные, инновационные технологии. «На сети внедрена технология послойного уплотнения щебёночного балласта на фронтах ремонта пути, обеспечивается укладка рельсов с нормативной наработкой 1,1 млрд ткм брутто, расширяется полигон укладки пути на железобетонных шпалах с пружинными рельсовыми скреплениями, наконец, производится укладка георешётки. Всё это перспективные технологии, которые и определят дальнейшее развитие путевого хозяйства и инфраструктурного комплекса в целом», – отметил Владимир Воробьёв.

Начальник Центральной дирекции по ремонту пути ОАО «РЖД» Алексей Бунин рассказал о конкретных задачах, поставленных компаниями перед работниками ремонтно-путевого комплекса в этом году. «В числе важнейших задач 2011 году можно отметить повышение уровня выработки в одно «окно» по технологии закрытого перегона, повышение выработки путевых машин, повышение эффективности использования «окон» за счёт максимального совмещения путевых работ, а также отработку новых технологий путевых работ на участках скоростного и высокоскоростного движения», – подчеркнул он. Всего в 2011 году за счёт средств инвестиционной программы и капитального ремонта основных фондов путевого хозяйства запланировано отремонтировать всеми видами ремонта 10,4 тыс. км пути.

Всеволод Колупаев

ПРОГНОЗ

Согласовали с кодексом

РЖД СМОГУТ ПРЕДОСТАВЛЯТЬ ЗЕМЛЮ

В ПОЛОСАХ ОТВОДА БЕЗ ТОРГОВ

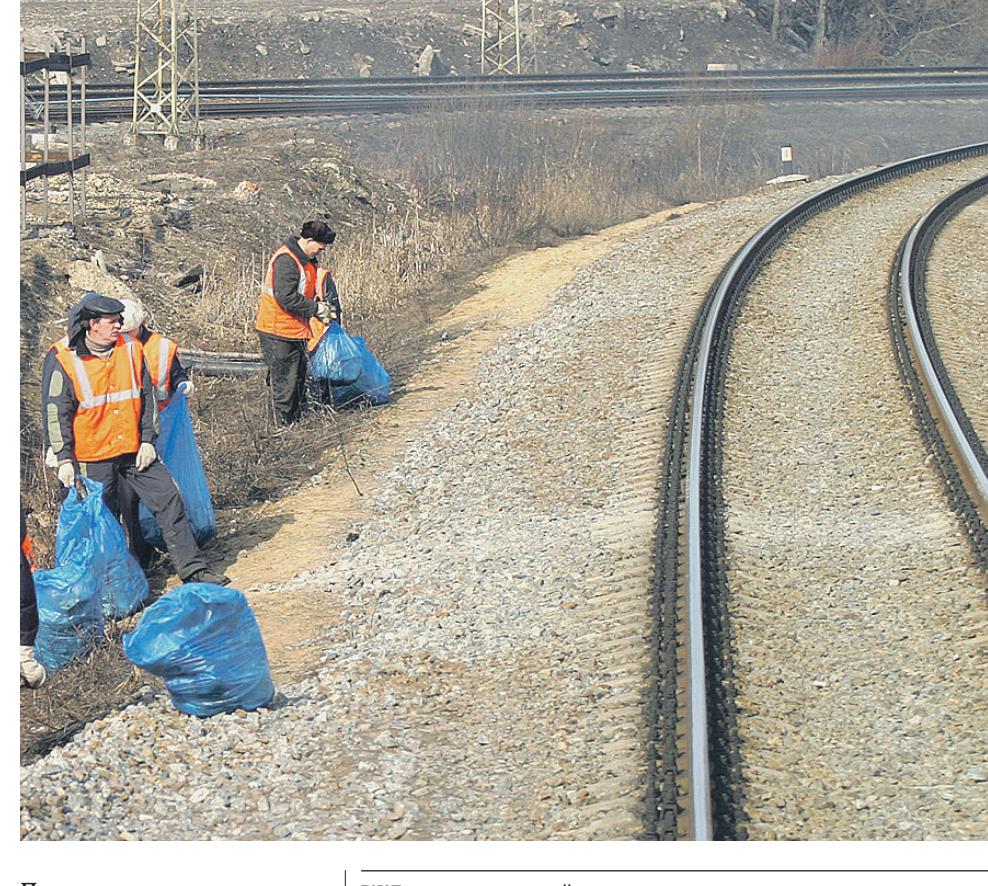


Фото: АЛЕКСЕЙ ИВАНОВ

ПРАВИТЕЛЬСТВО ИЗМЕНИЛО

ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ ЗЕМЕЛЬНЫМИ УЧАСТКАМИ И ПРАВИЛА УСТАНОВЛЕНИЯ ПОЛОС ОТВОДА И ОХРАННЫХ ЗОН ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА. Теперь ОАО «РЖД» может без конкурса предоставлять свои земли другим организациям для строительства необходимой инфраструктуры.

Как говорится в материалах Минэкономразвития, подготовленных к заседанию правительства, пункт 2 статьи 90 Земельного кодекса предполагает, что земли в полосе отвода железных дорог могут передаваться гражданам и юридическим лицам для сельскохозяйственного использования, оказания услуг пассажирам, складирования грузов, сооружения прирельсовых складов и тому подобной деятельности, при условии соблюдения требований к безопасности движения. Однако Правила пользования земельными участками и Правила установления полос отвода и охранных зон железнодорожного транспорта ограничивали

РЖД станет легче хозяйствовать на отводах

использование этих земель лишь строительством транспортных объектов.

«Целью изменений, которые инициировали РЖД, было приведение норм, регламентирующих использование полос отвода, в соответствие с Земельным кодексом», – сообщил руководитель департамента управления имуществом ОАО «РЖД» Игорь Пачосик. – Использование земель полос отвода упрощается, а цели использования расширяются. Сейчас у компании есть ряд совместных проектов с другими инвесторами по использованию надземного пространства в Сочи и Москве; исходя из действовавших ранее норм, освоение надземного пространства было невозможно, принятие постановления правительства облегчает задачу.

По инициативе РЖД отменён пункт, согласно которому при строительстве любых объектов, включая инфраструктурные (автодороги, автомобильные путепроводы), в полосе отвода в населённых пунктах численно-

стью более 250 тыс. человек компания обязана проводить торги на право предоставление земли. Игорь Пачосик замечает, что в РЖД сейчас находится много обращений от муниципальных органов, которые хотят строить, например, опоры эстакад в зонах отвода, и по всем этим обращениям ранее должен был проводиться конкурс. В таких случаях есть только один претендент, и смысла проводить торги нет. В соответствии с принятым постановлением если строительство инфраструктурных объектов осуществляется РФ, субъектами РФ или муниципальными образованиями, не противоречит безопасности движения и перспективным планам развития железных дорог, ОАО «РЖД» вправе принимать решения о передаче в субаренду земельных участков указанным лицам без проведения торгов.

ОАО «РЖД» сейчас арендует у государства порядка миллиона гектаров земель полосы отвода.

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ

Инициатива

Плавный переход

Компания будет закупать технику по новым стандартам



Фото: ОГИП

Участники конференции отметили необходимость освоения требований международного стандарта IRIS

При этом полностью перейти на закупку железнодорожной техники и компонентов к ней только у предприятий, сертифицированных на соответствие требованиям IRIS, планируется с 2015 года.

На конференции выступили докладчики от таких крупнейших производителей железнодорожной техники, как Alstom, Siemens и AnsaldoBreda. Кроме того, в мероприятии приняли участие представители французской компании – оператора подвижного состава SNCF и не-

мецкого холдинга по сертификации DQS-UL.

Стандарт IRIS был разработан на основе международного стандарта управления качеством ISO 9001 для наиболее эффективного контроля над производством и эксплуатацией железнодорожной продукции. Инициатором разработки стала Европейская Ассоциация производителей железнодорожной техники (UNIFE) при поддержке большинства международных производителей железнодорожной техники.

НАТАЛЬЯ НАЗАРОВА

**РЕЗУЛЬТАТЫ РОЗЫГРЫША
ТИРАЖНОЙ ЛОТЕРЕИ
ПО НОМЕРУ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО БИЛЕТА**

БИЛЕТ
Номер билета
ИД 2010223 940924
Номер документа
ИД 7788985727
ВИД ДОКУМЕНТА
ВИД БИЛЕТА
ВИД ДОКУМЕНТА
ВИД БИЛЕТА
Фото: АЛЕКСЕЙ ИВАНОВ

Тираж №6 от 31.03.11 г.
Всероссийская негосударственная тиражная лотерея
«Лотерея железных дорог»

Категория	Выигравшие комбинации	Число выигравших билетов	Победитель получает (руб.)
№5	xxxxxx xxxx93	12	996
№4	xxxxxxx xxx711	2	2 990
№3	xxxxxx xx2747	0	0
№2	xxxxxx x12555	0	0
№1	2010649 013128	1	11 960
СУПЕРПРИЗ	6411124 767051	0	0
В ДЖЕКПОТ ОТЧИСЛЕНО:			224 037

РАСШИРОВКА КАТЕГОРИЙ

Категория №5 (с комбинацией совпало число из 2 последних цифр номера проездного документа)
Категория №4 (с комбинацией совпало число из 3 последних цифр номера проездного документа)
Категория №3 (с комбинацией совпало число из 4 последних цифр номера проездного документа)
Категория №2 (с комбинацией совпало число из 5 последних цифр номера проездного документа)
Категория №1 (номер проездного документа выбран из номеров билетов, участвующих в тираже, случайным образом)
Категория «СУПЕРПРИЗ» (с комбинацией совпало число из 13 цифр, образующее номер проездного документа)

Выплаты выигравшим начинаются через 10 дней после подведения итогов тиража.
Выигрыши можно получить банковским или почтовым переводом, а также в офисе компании «Генеральный оператор лотерей» (г. Москва, 2-й Рощинский проезд, дом 8, стр. 1, тел.: 8 (495) 663-99-22).
Дополнительную информацию об организации и сроках проведения лотерей Вы можете узнать на интернет-сайте www.zdloto.ru.
Розыгрыш проводится каждый последний рабочий день месяца в г. Москве.
Разрешение ФНС №Н200Т/000839ФНС от 28.04.10 г.

Тел.: 8 800 555 03 03 www.zdloto.ru

Конкурс

НефтеТранс Сервис

ЗАО «НефтеТрансСервис» приглашает организации принять участие в предварительной квалификации к конкурсу по выбору потенциальных покупателей по приобретению металломолота, образующегося в результате ремонта и разделки вагонов собственности/аренды ЗАО «НефтеТрансСервис».

Требования к покупателям:

- предоставление документов согласно Перечню документов для предварительной квалификации (прилагается);
- работа на рынке по заготовке и переработке металломолота более года;
- наличие площадок по заготовке, переработке и хранению металломолота;
- годовая выручка по форме №2 «Отчет о прибылях и убытках» не менее 30 млн руб.

Перечень документов для предварительной квалификации, а также дополнительную информацию вы можете получить по телефонам: (495) 660-46-25, 8 (937) 201-77-34.

Контактные лица – Зернин Антон Владимирович, Арстаналиева Мария, e-mail: tender@ntsmail.ru.

В случае положительного заключения по результатам прохождения предварительной квалификации и принятия решения о начале проведения тендера предпринимателем будет направлено соответствующее уведомление с инструкциями по подготовке коммерческих предложений.

Вакансии

ОАО «Газета «Гудок» приглашает на работу

КУРЬЕРА

Доставка корреспонденции по Москве.

График работы: 5/2 с 10.00 до 19.00.

м. Бауманская, ул. Старая Бауманская, д. 38/2, стр. 3
Телефон отдела кадров: (495) 624-78-42

На размещение объявлений в разделе «Classified»
действуют специальные цены.

Тел.: (495) 624-62-71, 641-05-66; факс: 624-78-53; e-mail: welcome@gudok.ru

Соседи

Оптимизация начальства

Руководство украинской железнодорожной администрации ополовинили

Количество заместителей генерального директора «Укрзализныци» сокращено с девяти до четырёх. В официальном сообщении железнодорожной администрации отмечается, что это решение нового генерального директора «Укрзализныци» Владимира Козака принято во исполнение поручений президента Украины Виктора Януковича. Сокращение проведено с целью устранить дублирующие полномочия руководителей ведомства и для повышения эффективности управления железнодорожной отраслью. Кто из заместителей Владимира Козака сохранит свои посты, станет известно в течение ближайших двух недель.

Руководящий состав будет сокращён также на всех железных дорогах Украины. Первый заместитель генерального директора «Укрзализныци» Николай Сергиенко заявил в «Гудке», что кадровая оптимизация руководящего звена призвана упростить процесс принятия управленческих решений. «Обновление кадрового состава руководства нашей магистрали следует стратегическому курсу на реформирование железнодорожной отрасли Украины. Её основная задача – повысить качество управления магистралью на всех уровнях принятия решений», – подчеркнул он.

Генеральный директор ООО «Трансгарт Украина» Эдуард Татьянич заявил в «Гудке», что уменьшение количества управленческих инстанций в монопольной структуре, которой является «Укрзализныца», позволяет независимым игрокам рынка железнодорожных перевозок рассчитывать на упрощение взаимодействия с ней.

«Нам будет понятней, кто из руководства за какие участки перевозочного процесса отвечает и на каких принципах мы можем выстраивать с ними работу», – отметил он. При этом, по мнению Эдуарда Татьянича, связь реформирования украинских железных дорог и происходящих кадровых перестановок неочевидна. «От количества заместителей генерального директора не зависят такие ключевые факторы, как монопольный статус магистрали, перспектива её преобразования из государственного предприятия в самостоятельную хозяйственную структуру или выделение из неё дочерних акционируемых компаний», – отметил он.

Директор контейнерного терминала украинского логистического оператора ТИС Андрей Кузьменко считает, что изменения в управленческой команде «Укрзализныци» могут ускорить реализацию ряда проектов, осуществление которых задерживалось при прежнем руководстве магистрали. «В частности, наша компания рассчитывает, что на Одесской железной дороге будет введена в работу новая ветка – Черноморская-Береговая, построенная на средства ТИСа. Прежнее руководство дороги всячески препятствовало этому», – отметил он.

Леонид Григорьев

Кадры

Польза «выхода в народ»

Молодёжь выбирает работу сложную, но престижную и доходную

На Забайкальской магистрали прошёл день открытых дверей для будущих железнодорожников.

Громкое шипение заставляет ребят испуганно оглянуться. Но догадавшись, в чём дело, они смеются. Один из преподавателей ЗабИЖТа включил тормозную систему макета тележки. На то он и День открытых дверей – технику показывают в действии.

– В Чите приехали 225 старшеклассников из 12 населённых пунктов. Пусть видят, как живут, трудятся и отдыхают железнодорожники, где учатся будущие специалисты, – говорит начальник отдела образовательных учреждений службы управления персоналом дороги Марина Сидорук.

Из института старшеклассники идут в техникум. Их интересует всё. Они спешат посмотреть, потрогать агрегаты в аудиториях и засыпают своих экскурсоводов – преподавателей и студентов – вопросами.

– Вагон-дефектоскоп? Слово дефект – знаю, телескоп – тоже, а что такое дефектоскоп? – недоумевает любознательный Юндан Намсаарев. В его посёлке Агинское нет железной дороги. Впрочем, как и в посёлке Первомайском.

– Мы раньше совсем мало знали о магистрали. Не представляли даже, где в Чите железнодорожные институты и техникум. А ведь наши выпускники собираются туда поступать, – говорит завуч Первомайской школы № 2 Валентина Юрятова.

Большинство ребят уже определились, куда пойдут учиться.

– Выбрал факультет автоматики и телемеханики. Интересная специальность, связанная с физикой и математикой, моими

Куйбышевская

Зимнее дело

ОТРЕМОНТИРОВАННЫЙ РОКАДНЫЙ ПУТЬ ПРИГОДИТСЯ ЛЕТОМ

На сети РЖД зимний ремонт пути уже подтверждил свою эффективность. Это удобное время, чтобы подготовить участки для массовых летних перевозок, когда основные силы будут брошены на капремонт на главном ходу. Наш корреспондент побывал на перегоне разъезд № 3 – Переяловки Куйбышевской, где специалисты ПМС-38 укладывают рельсошпальную решётку.

Переволоки – место знаменитое. Именно здесь, в сердце Самарской луки, разбойники Стеньки Разина переволакивали свои суда из Усы в Волгу и обратно, чтобы не огибать луку по воде. Потому и дали такое название селу, а затем и станции. Одно время в народе поговаривали, что здесь – в Жигулёвских горах – спрятал лихой атаман награбленные сокровища. Местные веками пытались отыскать казачий клад, но до сих пор не нашли. А вот ржавые путейские костили на насыпи попадаются часто.

Сейчас по краям колеи снежные завалы в рост человека. На очищенный до балласта участок надвигается машина укладочного крана. Перед ним пятится автогрейдер, словно уступая место новому пути. Сергей Смольков, его водитель, поясняет мне, перекрикивая шум укладочного крана.

– Это не моя смена. Но сменик на этом участке костьли «поймал», пришлось его подменить. Он сейчас колесо меняет!

В скромном времени ржавые костили станут вчерашним днём. Раньше – ещё в прошлом ноябре – здесь лежали рельсы на деревянных шпалах, а сегодня укладываются на железобетонных. Так что в следующий ремонт колеи колеса никто не проколет. К концу апреля здесь будет уже бесстыковой путь.

Ремонт на участке начали ещё в ноябре. Сняли решётку – около 20 км. Зимой уложили 11 км. Впереди почти столько же, чтобы к началу летнего сезона успеть сосредоточить технику на капитальных работах на главном ходу.

– Переялон включён в план зимней укладки, окончание работ намечено на 27 апреля. Сейчас на переялоне укладочный кран, грейдер и специалисты ПМС – около 50 человек. С учётом сегодняшнего «окна» будет уже 12 км. Погода позволяет – первый день, когда прекратились метели и вся техника задействована на ремонте, – говорит руководитель работ, заместитель начальника ПМС-38 Александр Шпанов.

Медлить некогда, нужно уложить за светло. Кран выдаёт очередное звено. Решётка плавно опускается и зависает в полумetre от землопотока. Теперь требуются усилия всех монтёров для раскачки звена и выравнивания по шаблону.

– Мы работаем в кривой, а кран двигается по прямой линии звена в 25 м. Чтобы уложить кривую, нужно изменить геометрию пути, и следующее звено выворачивается относительно оси соседнего нечётного пути. Когда размеры соблюdenы, звено опускается и закрепляется стык. Кран наезжает на это звено и двигается дальше, – объясняет Шпанов.

Работа вроде бы нехитрая, но требует слаженности. Разговаривать некогда. Рацация руководителя работ периодически потрескивает и выдаёт информацию по всему «окну»: как движется рихтовка пути в хвосте ПМС, количество уложенных и закреплённых звеньев, их остаток в пакетах.

Шагами в 25 м ПМС выходит из кривой, а за ней щебёночная дорожка уходит в белёсую заснеженную даль.

В перерывах между раскачкой и укладкой звена монтёр пути Махмуд Шарипов рас-

Летом сюда можно будет отклонить часть грузопотока

Вообще перегон разъезд № 3 – Переяловки входит в участок Сызрань – Жигулёвское Море, рокадная линия.

– Почему зимой ремонт?

– Экономически целесообразно. ПМС обеспечивается работой зимой, когда на главном ходу нет ремонта. Это делается, чтобы ремонтировать рокады без ущерба для главного хода. Ведь зимой перегон закрывается

Людмила Акопян работает здесь с 2004 года. Зарплата небольшая, но девушка не унывает. Два года назад получила выплату за преданность компании – 9800 руб.

– Маловато. Зарплату бы прибавили, – смеётся Людмила, не отрывая взгляда от горизонта пути.

Молодой монтёр Артём Михайлов сдвигает шапку на затылок. Ровно по линии открывается белый лоб и виден загар на лице. Хоть и зима, а солнечные ванны никто не отменял.

– У нас почасовая оплата, поэтому летом зарплата повышается, когда и работы больше. Сам я из Ульяновска, но там с работой напряжёнка. Приехал сюда, снимаю жильё в Сызрани и работаю в ПМС уже год. Ничего, спрашивайся, – говорит Артём.

Разъезд № 3 – Переяловки не единственный участок зимней укладки на Куйбышевской. Капремонт на старогодных материалах ведётся и в Волго-Камском регионе. Но наибольший объём приходится именно на Самарский регион.

За спиной ПМС-38 уже около 40 зимних «окон» – разборка решётки, укладка новой и длинномерных плетей бесстыкового пути. Остаётся совсем немного времени до масштабных летних работ. В этом году капитальные работы предстоит выполнить на 685,4 км, из них свыше 220 приходится на Самарский регион.

ДМИТРИЙ ПОПОВ,
соб. корр. «Гудка»
САМАРА

Открывается белый лоб и виден загар на лице –

хоть и зима, а солнечные ванны никто не отменял

сказывает, что он уже восемь лет трудится в ПМС-38. Отмахал с укладочным краном не один десяток километров.

– Летом, конечно, лучше работать – тепло.

Зимой – ветер, мороз, но куда деваться, кто-то и путь должен ремонтировать, – улыбается монтёр.

Производительность ПМС летом, конечно, выше. В морозы больше даётся времени на регламентированный перекур – обогрев работников. Да и техника иногда подводит – в мороз может и не завестись. В среднем выработка ПМС по укладке решётки зимой 1,5 км пути, летом почти вдвое больше.

Для обогрева используется классический вагон – обычный пассажирский, где можно согреться, выпить чаю и поесть в обед. Горячее к этой поре доставляют на лётучке.

для движения полностью, а откроется только 27 апреля. Зато летом в самый пик ремонтных работ на рокаде можно отклонить часть грузопотока.

Это не значит, что ПМС может не торопиться. Помимо укладки звеньевой решётки, путевой станции даются «окна» на замену решётки на длинномерные плети уже в 800 м. Потом их сваривают, и получается бесстыковой путь. А всё это время.

К тому же укладка не каждый день. Нужно сформировать ходоезд, день уйдёт на погрузку. В ходоезд складируется уже готовая решётка с базы запаса.

Наш разговор заглушает пронзительный гудок. На подходе грузовой поезд, и я обращаю внимание на девушку-сигналиста.

Сотрудничество

Стремление к единству

РОССИЯ И БЕЛАРУССИЯ УСПЕШНО ФОРМИРУЮТ ОБЩЕЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПРОСТРАНСТВО

Ровно 15 лет назад в Москве был заключён Договор об образовании сообщества России и Белоруссии.

В статье третьей указывалось, что стороны согласовывают свою внешнюю политику, общие позиции по основным международным вопросам, взаимодействуют в обеспечении безопасности, охране границ и борьбе с преступностью.

Год спустя был подписан договор о Союзе Белоруссии и России. В нём было заявлено о создании единого экономического пространства на основе объединения материального и интеллектуального потенциалов обоих государств.

В настоящее время гармонизация и унификация законодательства государств-участников идёт в рамках создания единого Таможенного союза. Транспортный контроль на общей границе перестал действовать 1 апреля, а с 1 июля нынешнего года все виды контроля будут вынесены на внешнюю границу.

Сегодня Россия занимает почти 40% внешнеторгового оборота Белоруссии по экспортам и 50% – по импорту. В прошлом году товарооборот между нашими странами вы-

ПАРТНЁРСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ УКРЕПЛЯЕТ ДЕЛОВЫЕ СВЯЗИ МЕЖДУ ДВУМЯ СТРАНАМИ

рос на 20% и превысил \$28 млрд. Недавно в Минске было подписано соглашение о строительстве белорусской АЭС с помощью российских специалистов, объём российского кредита на её возведение составил \$6 млрд. Среди значимых инвестиционных проектов – объединение МАЗа и КАМАЗа.

По мнению члена Консультативного совета при Парламенте Белоруссии и России профессора Сергея Кизима, успешным примером развития сотрудничества стала научно-техническая кооперация учёных наших стран.

АНДРЕЙ СТРЕЛЬЦОВ

Многие из выпускников уже определились с выбором профессии

любимыми предметами, – говорит старшеклассник Максим Яковлев из Адриановки. Он проходил практику на малой дороге в Чите, участвовал в олимпиадах ЗабИЖТа. Максим намерен продолжить династию. Ведь его дед работал машинистом, отец – путьеци, мама – педагог в железнодорожной школе, старший брат трудится в службе автоматики и телемеханики.

А Влад Хорошев из посёлка Оловянная хочет быть экономистом.

– На дороге много предприятий, много узлов. Значит, много работы, связанной с финансами, – замечает он, пока идёт к следующему пункту экскурсии – эксплуатационному локомотивному депо Чита.

Мальчишки оживились, увидев так близко локомотивы. Сразу несколько парней загорелись желания учиться на машинистов. На ПМС-316 они узнают о

Игнат Вьюгин

4. | ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

Багаж

Своими руками

Отказ от наёмных работников принёс доход



Погрузка и выгрузка почтово-багажных вагонов на станции Новосибирск-Главный силами железнодорожников и новый производственный участок для переработки крупнотоннажных контейнеров на станции Омск-Северный начали приносить прибыль.

По словам начальника Новосибирской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций Западно-Сибирской дирекции по управлению терминално-складским комплексом Владимира Рябцева, ещё год назад клиенты сами грузили и выгружали свой багаж из вагонов. Это было довольно накладно.

– И клиентам, и нам, – пояснил он «Гудку». – Грузополучатели и грузоотправители нанимали рабочих со стороны, что порой было неорганизованно, терялось время.

Железнодорожники подумали и решили: если вагоны они будут разгружать собственными силами, это будет гораздо лучше – не придется ждать наёмных рабочих, да и сама погрузка-выгрузка будет ответственнее.

Идею с организацией на станции Новосибирск-Главный погрузки и выгрузки грузобагажа из собственных и арендованных вагонов, прибывающих и отправляющихся пассажирскими почтово-багажными поездами, поддержало руководство дороги и распорядилось выделить для этого повышенную платформу.

– За кратчайшее время мы её отремонтировали, – говорит Владимир Рябцев, – организовали её охрану, ввели пропускной режим проезда автотранспорта. Результат не заставил себя ждать. Мы переработали уже около 1500 вагонов, а доходы дирекции составили 8,5 млн руб.

Клиенты, многие из которых поначалу с тревогой относились к идеи железнодорожников, сейчас вполне доволны. Хозяин одного из новосибирских фотосалонов Константин Малов отметил, что ему гораздо проще и удобнее доверить

Погрузку и выгрузку лучше доверить железнодорожникам

погрузку и выгрузку своего товара железнодорожникам.

– Соотношение цены и качества совпало, – заметил он. – Чуть дороже, конечно, чем нанимать сторонних грузчиков, но надёжнее.

Решили не отставать от своих новосибирских коллег по освоению доходных видов деятельности и омичи.

На производственном участке станции Омск-Северный, самом крупном в Омской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций, перерабатывавшем в основном насыпные и тяжеловесные грузы – щебень, уголь, строительные грузы и мелкие, прошлым летом организовали переработку крупнотоннажных контейнеров, – рассказал начальник Западно-Сибирской дирекции по управлению терминално-складским комплексом Николай Шкодин.

На грузовом дворе станции смонтировали козловой кран и оборудовали контейнерную площадку.

– За пять месяцев 2010 года, – пояснил начальник Омской дистанции Сергей Именнов, – станция Омск-Северный переработала 640 крупнотоннажных контейнеров. Это принесло дополнительно 1,75 млн руб. доходов. В этом году мы планируем обработать уже 2 тыс. контейнеров, заработать 6 млн руб. В перспективе надеемся и далее наращивать доходы.

– Я очень часто отправляю и принимаю крупнотоннажные контейнеры не только в Омске, но и в других городах Сибири, – рассказал директор мебельной компании Иван Старостин. – Недавно, отправляя груз со станции Омск-Северный, был приятно удивлён, оформив все документы оперативно, быстро и практически не отходя от одного окна.

И ещё один несомненный плюс станции Омск-Северный, по словам клиентов, в том, что участок расположен вблизи от автодороги и имеет удобный подъезд.

**Анатолий Болдырев,
СОБ. КОРР. «Гудка»
КЕМЕРОВО**

Справка «Гудка»

В составе Западно-Сибирской дирекции по управлению терминално-складским комплексом действуют четыре механизированные дистанции – Омская, Новосибирская, Кемеровская и Барнаульская. Общая переработка за 2010 год составила 7,6 млн тонн, доходы – 1,1 млрд руб.



ОАО «ТРАНССИГНАЛСТРОЙ»

Уважаемый Виталий Леонидович!

**Позвольте поздравить Вас и весь коллектив
ОАО «Росжелдорпроект» с 5-летним юбилеем!**

Сегодня Вы отмечаете 5-летие образования
ОАО «Росжелдорпроект», но Ваша история началась
гораздо раньше, с деятельности Ваших филиалов –
проектных институтов.

За более чем 70-летний опыт работы институты
ОАО «Росжелдорпроект» внесли значительный вклад
в становление и развитие железных дорог нашей страны,
выполнили сотни тысяч важных качественных проектов,

тем самым заслужив репутацию лидирующей компании
среди проектных организаций России и стран СНГ.
Сегодня ОАО «Росжелдорпроект» выполняет весь ком-
плекс проектных работ, начиная от создания идеи, пред-
проектной проработки, сбора исходных данных, бизнес-
планирования и заканчивая организацией строительства,
осуществлением авторского надзора. Хорошо оснащенная
производственно-техническая база, постоянно совершен-
ствующиеся методы проектирования, применение пере-
довых проектных решений плюс огромный опыт работы,
квалификация, профессиональный коллектив позволяют
Вам успешно решать поставленные перед Вами задачи.

БЕЗУПРЕЧНАЯ ДЕЛОВАЯ РЕПУТАЦИЯ

4 апреля 2011 года

понедельник

№ 54 (24774)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

Итоги

Надёжный партнёр

ОАО «Росжелдорпроект» ЗАВОЕВАЛО ДОВЕРИЕ ЗАКАЗЧИКОВ

ЗА СЧЁТ КАЧЕСТВА И ИННОВАЦИЙ

**Виталий
Вотолевский,
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
ОАО «Росжелдорпроект»**



Фото: ОАО «Росжелдорпроект»

строительства олимпийских объектов, тогда же полностью завершена разработка проекта усиления линии Туапсе – Адлер со строительством двухпутных вставок на 9 участках линии, что позволяет увеличить её пропускную способность до 10 пар поездов в сутки. Кроме того, были произведены проектные работы по реконструкции и адаптации железнодорожных терминалов Дагомыса, Сочи, Мацесты, Хоста на линии Туапсе – Адлер для использования пассажирами с ограниченными физическими возможностями.

Также в 2010 году завершена разработка проекта строительства новой железнодорожной линии от станции Адлер до аэропорта Сочи, которая сможет обеспечить перевозку значительного объёма авиапассажиров, прибывающих в Сочи, скоростными электропоездами повышенной комфортности.

Начиная с 2009 года ведётся проектирование совмещённой автомобильной и железнодорожной дороги Адлер – горноклиматический курорт «Альпика-Сервис» протяжённостью 48,2 км, рассчитанной на перевозку пассажиров и участников соревнований к спортивным сооружениям.

Силами ОАО «Росжелдорпроект» выполняется проектирование спального корпуса на 49 VIP-номеров в санатории «Мыс Видный» в Хостинском районе Сочи, в котором разместятся гости Олимпиады.

– Что нового внесло ОАО «Росжелдорпроект» в работу железнодорожной отрасли за последние 5 лет?

– Это сотни разработанных нами самых разных проектов строительства и реконструкции объектов железнодорожной инфраструктуры, большинство из которых сегодня реализовано. Была оптимизирована численность персонала, выстроены отношения между головным офисом и филиалами.

Как и во всей железнодорожной отрасли, в нашей компании происходит активное реформирование. Были созданы специализированные центры, сегментированные по направлениям работы.

Центр проектных работ по земельно-имущественному комплексу ОАО «РЖД» (ЦПРЗ) занимается выбором и оформлением прав ОАО «РЖД» на земельные участки под строительство объектов инфраструктуры, а также сбором всех исходных и разрешительных документов для строительства. Ранее эти вопросы заказчик вынужден был решать самостоятельно с привлечением сторонних организаций и координировать их действия с разработчиками проектов. Сейчас у ОАО «РЖД» есть возможность получать проекты «под ключ», что позволяет ускорить начало строительно-монтажных работ и создать Обществу дополнительные конкурентные преимущества.

Центр комплексных инженерных изысканий на железнодорожном транспорте «Росжелдоризыскания» отвечает за создание Комплексной системы пространственных данных инфраструктуры железнодорожного транспорта (КСПД ИЖТ) на основных направлениях железных дорог, а в перспективе – на всех направлениях. В данный момент продолжаются работы по поэтапному созданию КСПД ИЖТ на олимпийских объектах, объектах организации скоростного движения. Этот же центр координирует внедрение дистанционных методов инженерных изысканий (воздушное, наземное, мобильное лазерное сканирование, георадарное, тепловизионная и другие виды съёмки).

Центр инновационных технологий занимается подготовкой нормативов для проектирования, строительства, эксплуатации высокоскоростных магистралей в России. Кроме того, он разрабатывает и внедряет в железнодорожную практику метод проектного содержания путей на основе анализа его текущего состояния, создания и применения 3D цифровых моделей пути объектов инфраструктуры (ЦМП). Внедряет на железных дорогах инновационные методы инженерно-геодезических изысканий, включая различные виды лазерного сканирования, применение спутниковых технологий для решения геодезических задач, а также задач выполнения ремонтов, реконструкций, строительства новых

путей. По ряду разработанных нами технологий поданы заявки на получение патентов.

– **А какие инновационные технологии в основном использует ОАО «Росжелдорпроект»? Это собственные наработки или зарубежный опыт?**

– Мы стараемся максимально использовать в работе все доступные передовые технологии. Например, воздушное, наземное, мобильное лазерное сканирование – основывается на зарубежных решениях и программно-технических средствах. А в георадарной съёмке трансискусителями используем преимущественно отечественный опыт и технику.

Чрезвычайно важно для нас инновационное направление – разработка и внедрение систем автоматизированного проектирования (САПР). Одна из основных проблем, с которой мы столкнулись, – это отсутствие в отечественном архитектурно-строительном проектировании систем автоматизированного проектирования специализированных объектов транспортной инфраструктуры. На это есть объективная причина – с 90-х годов прошлого века по всем видам транспорта практически не велось финансирование разработки и внедрения новых технологий.

Ситуация начала меняться к лучшему только в начале 2006 года, когда в «Росжелдорпроекте» было принято решение о разработке и реализации САПР. С этого момента ведётся работа по разработке и поэтапному внедрению корпоративной автоматизированной системы проектирования устройств СЦБ и связи, САПР контактного ремонта пути, САПР контактной сети и др.

В перспективе видится разработка САПР реконструкции железнодорожного пути, САПР тягового электроснабжения. Внедрение САПР позволит обеспечить переход проектных организаций на единую технологию проектирования за счёт разработки и использования специализированных программных средств автоматизированного проектирования, создания корпоративного банка данных нормативно-справочной и технической документации, организации единого информационного пространства.

– **Какие зарубежные проекты были реализованы за время деятельности компании?**

Как считаете, почему для их реализации выбрали именно ОАО «Росжелдорпроект»?

– ОАО «Росжелдорпроект» принимало участие в предпроектных разработках по развитию железных дорог Армении и Монголии, в проектах «Электрификация железнодорожной ветки Тебриз – Азаршахр (Педагогический институт) Республика Иран», «Реконструкция участка железнодорожной станции Хасан (РФ) – станция Туманган (КНДР) – станция Раджин (КНДР) – порт Раджин (КНДР)», завершило ряд проектно-изыскательских работ в Белоруссии и Казахстане.

В марте 2011 года специалистами Общества выполнены проектно-изыскательские работы по капитальному ремонту железнодорожной инфраструктуры на Абхазской железной дороге.

– **А какие задачи ставит перед собой ОАО «Росжелдорпроект» на ближайшие пять лет?**

– Это рост конкурентоспособности за счёт развития существующих и приобретения новых современных компетенций в области проектирования, в т.ч. объектов высокоскоростных и интермодальных сообщений, современных вокзальных комплексов и транспортно-пересадочных узлов и т.д. Также среди ключевых целей компании на этот период я вижу удержание лидирующего положения в отрасли по объёмам и качеству выполняемых проектных и изыскательских работ. Не менее важно сохранить и упрочить репутацию компании как надёжного партнёра.

И здесь стратегически важным для нас является партнёрство с ОАО «РЖД», решение всех задач и удовлетворение потребностей большой компании в оказании услуг по проектированию.

Беседовала Александра Васильева

тел.: (495) 645-98-01

факс: (495) 645-98-01 (доб. 109)

tss@transsignalstroy.ru

www.transsignalstroy.ru

ОАО «Транссигналстрой» дорожит партнерскими от-

ношениями, сложившимися между нашими организациями. Знаковыми событиями в последние годы стала успешная работа наших компаний на таких объектах, как участок Санкт-Петербург – Балтийская для организации скоростного движения поездов на линии Санкт-Петербург – Хельсинки; комплексная реконструкция и электрификация участка Карымская – Забайкальск Забайкальской железной дороги; комплексная реконструкция ж.-д. магистрали Санкт-Петербург – Москва под скоростное движение пассажирских поездов. Надеемся, что мы и дальше будем сотрудничать и воплощать

в жизнь крупнейшие транспортные проекты.

От всей души желаем Вашей компании высоких про-фессиональных достижений, процветания, много интересных и важных проектов. Крепкого здоровья, счастья, благополучия Вам и Вашим семьям!

С самыми искренними пожеланиями,

Председатель Совета директоров
ОАО «Транссигналстрой»

Генеральный директор
ОАО «Транссигналстрой»

В.Е. Авилов

НОВЫЕ ПРАВИЛА

С момента создания Дирекции по ремонту тягового подвижного состава ОАО «РЖД» прошёл год. Итоги подводить, конечно, рано, а задачи на будущее уже поставлены. Пока что ясно одно: новые принципы организации работы кардинально отличаются от существовавших.

Сервис

Вместе эффективнее

ЗАВОДСКИЕ СПЕЦИАЛИСТЫ ПРИДУТ НА ПОМОЩЬ



КОНТРОЛИРУЕМОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ЛОКОМОТИВОВ ПОВЫСИТ НАДЁЖНОСТЬ ТЕХНИКИ

ПРАКТИКА ПОКАЗАЛА, ЧТО СОВМЕСТНАЯ РАБОТА РЕМОНТНИКОВ ОАО «РЖД» И КОМПАНИЙ-ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ СПОСОБСТВУЕТ ПОВЫШЕНИЮ НАДЁЖНОСТИ ТЕХНИКИ. В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ ЭТО СОТРУДНИЧЕСТВО БУДЕТ РАЗВИВАТЬСЯ.

Дирекция по ремонту тягового подвижного состава ведёт активное сотрудничество с ЗАО «Трансмашхолдинг» в сфере организации совместного сервисного обслуживания локомотивов.

Как рассказал «Гудку» генеральный директор компании «ТМХ-Сервис» Валерий Гриненко, совместная работа сервисных подразделений «Трансмашхолдинга» и предприятий Дирекции по ремонту тягового подвижного состава ОАО «РЖД» ведётся на основании регламента взаимодействия по сервисному обслуживанию локомотивов.

«В настоящий момент на Восточно-Сибирской железной дороге действуют два филиала: Братский (в ремонтном локомотивном депо Вихоревка) и Нижнеудинский, обслуживающие электровозы серии ВЛ85 и «Ермак».

«В рамках взаимодействия в сфере сервисных услуг мы организовали ещё пять новых филиалов: Северо-Западный в Санкт-Петербурге, Западный в Великих Луках, Приволжский в Волгограде, Западно-Сибирский в Новосибирске и Дальневосточный на ДВЖД. Операционная деятельность этих филиалов начнётся уже в апреле», – заявил Валерий Гриненко.

По его словам, специалисты сервисной компании совместно с работниками ремонтного локомотивного депо дирекции осуществляют приёмку, испытания, осмотр локомотивов, поступающих на сервис, проводят необходимые плановые виды ремонта и по необходимости другие дополнительные работы. «Все вопросы, возникающие в рамках реализации проекта, решаются в оперативном порядке. Руководство обеих сторон периодически проводит различные совещания, направленные на повышение технической надёжности тягового подвижного состава.

Сервисные центры – это филиалы сервисной компании с основным подразделением в ремонтных локомотивных депо, а также обособленными подразделениями в пунктах технического осмотра локомотивов», – подчеркнул Валерий Гриненко.

По его данным, в результате совместной работы в 2010 году рост коэффициента технической готовности к эксплуатации составил в среднем 7,6%, среднее количество высвобожденных часов – около 7,5 тыс. часов, а среднее количество локомотивов, дополнительно готовых к эксплуатации, – 10,4 единицы.

Как сообщили в Дирекции по ремонту тягового подвижного состава, в ближайшее время планируется подписание договора по сервисному обслуживанию локомотивов с ОАО «Уральские локомотивы» (депо Свердловск-сортировочный). До конца года предполагается передать на сервисное обслуживание до 4 тыс. локомотивов.

АЛЬБИНА БУЛАТОВА

Справка «Гудка»

На пяти новых пунктах совместного сервисного обслуживания техники специалисты Дирекции по ремонту тягового подвижного состава и «ТМХ-Сервис» будут работать с локомотивами серий ЭП10, Э5К, 2М62, М62, 2ТЭ116, 2ТЭ116 в/ч, 2ЭС4К, 2ЭС5К, 3ЭС5К, ВЛ65, ВЛ85, ТЭМ18Д(ДМ), ТЭП70, ТЭП70 ВС, ЭП1, ЭП2.

Александр
Лубягов,
начальник
Дирекции
по ремонту
тягового
подвижного
состава
ОАО «РЖД»



ФОТО: СЕРГЕЙ РОДИН

Ремонт по-честному

СКРЫВАТЬ НЕДОЧЁТЫ СТАЛО ТРУДНЕЕ



На обновление парка компания направляет большие средства

Решить основные проблемы локомотиворемонтному комплексу компании пока не удалось. Но принципы работы, заложенные в первый год существования специализированной дирекции, помогут повысить эффективность в будущем.

– Александра Михайловича, к состоянию локомотивного парка и качеству ремонта тягового подвижного состава немало претензий. В чём, на ваш взгляд, основная причина проблем?

– Следует признать, что все негативные факторы работы дирекции стали следствием наших собственных просчётов, некачественного и несвоевременного расследования допущенных отказов технических средств, браков в работе, невысокого уровня профессиональных знаний. Всё это так. Напомню, что локомотивный парк компании сейчас отличается высокой степенью изношенности. Ведь с начала 90-х годов не проводилось масовых закупок тягового подвижного состава.

А именно 15–20 лет – срок службы линейного оборудования. Нарастали проблемы, связанные со старением парка. Рост количества браков и отказов технических средств начался где-то с 2006 года, а в прошедшем году ситуация обострилась до предела.

Нам вполне по силам решить эту проблему. Сейчас локомотиворемонтному блоку выделяются средства, вполне достаточные для замены оборудования. На эти цели компания дополнительно выделила 3,5 млрд руб. Если мы сможем эффективно и в срок освоить эти средства, во втором полугодии нам будет выделено дополнительное ещё 3 млрд.

– Но одни только деньгами проблем не решить. Как обстоит дело с эффективностью их использования?

– Да, средства надо эффективно вложить. К сожалению, наши предприятия далеко не всегда с этим справляются. В освоении ресурсов основную роль должны играть решения, принятые руководителями подразделений – то есть региональных дирекций и конкретных ремонтных депо. Сейчас у региональных руководителей помимо ответственности за принятия решений есть и все необходимые полномочия для эффективной работы.

Руководители на местах могут в рамках отведённого им лимита финансирования заключать договоры, самостоятельно принимать ответственные решения. Это позволяет оперативно решать ключевые проблемы. Но некоторые руководители к этому не готовы. Раньше финансовые вопросы решались на уровне дорог, руководители предприятий начали, по сути, наделены лишь техническими

функциями, сейчас от их решений, от их ответственности зависит эффективность работы. Но кто-то не смог преодолеть менталитет старой системы. Приведу пример: недавно приходит ко мне официальный запрос от руководителя одной из наших региональных дирекций, он просит разрешения закупить для депо партию стульев для технического кабинета. И это при том, что дирекция имеет бюджет закупки материалов в несколько сотен миллионов рублей.

То есть необходимо грамотно проводить подбор и расстановку кадров. Недавно мы проводили в центральном аппарате дирекции курсы по обучению руководящего персонала, пригласили именно тех, кто в ближайшее время может стать начальниками депо. Процесс повышения профессионального уровня затрагивает не только руководящих работников. Запланировано провести дополнительное обучение ремонтного персонала.

– Насколько способствует решению проблем разделение комплекса на тягу и эксплуатацию?

– Эффект очевиден. Помимо того, что работа в новых условиях делает возможным прозрачное, целенаправленное выделение и расходование средств, новая система позволяет выявлять скрытые ранее недоработки, а значит и эффективно с ними бороться. Приведу, казалось бы, парадоксальный пример. Как известно, в последнее время резко возросло количество случаев захода локомотивов в неплановый ремонт. Это, конечно, плохо. Но раньше, когда локомотивное хозяйство находилось целиком в ведении железных дорог, машины, попадая на техническое обслуживание, могли простоять больше положенного времени сутками. В настоящее время локомотивы, простоявшие на техническом осмотре больше положенного времени, сразу же переводятся на неплановый ремонт. Этот показатель порой скрывают, чтобы не портить статистику. Ситуация изменилась, если машина простоят на техническом осмотре больше положенного не то что сутки – пятнадцать минут, она сразу же регистрируется как зашедшая в неплановый ремонт. Статистика портится, конечно, но ответственность работников повышается, и в недалёком будущем положительный эффект от этого станет заметен. И как подтверждение этому – снижение среднего времени простоя на неплановом

ремонте по отношению к прошлому году почти в два раза.

– С момента создания дирекции прошёл год, каких результатов удалось добиться и каковы основные задачи на будущее?

– При всех проблемах есть и множество положительных моментов. Так, программа ремонта выполнена на 102,0%, за прошедший год нам удалось увеличить количество электровозов в эксплуатируемом парке с 4709 до 5298 локомотивов, а по тепловозному парку с 1866 до 2176 локомотивов. На текущий момент ситуация с браками остаётся напряжённой, но отказы технических средств в последнее время наметилась тенденция к снижению, причём даже на таких проблемных направлениях, как Забайкальская и Северная магистрали. В 2011 году перед нашей дирекцией поставлены большие задачи в ремонте, содержании локомотивного парка, повышении коэффициента его готовности.

В досье

ПОВЫШЕНИЕ НАДЁЖНОСТИ ЛОКОМОТИВА ЗА СЧЁТ УСИЛЕНИЯ ЗАВОДСКОГО РЕМОНТА В СЧЁТ БУДУЩЕЙ ЭКОНОМИИ РАСХОДОВ В ЭКСПЛУАТАЦИИ

Существующая структура стоимости жизненного цикла локомотива

Будущая структура стоимости жизненного цикла локомотива



ФОТО: ДАНИИЛ ОДО «РЖД»

Развитие

Всё для качества

ПРОИЗВОДИТЕЛЬНУЮ РАБОТУ НАДО СТИМУЛИРОВАТЬ

ДЛЯ ТОГО ЧТОБЫ ПОВЫСИТЬ КАЧЕСТВО РАБОТЫ НА ЛОКОМОТИВОРЕМОНТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЯХ, РАЗРАБОТАНА ЦЕЛЯ СИСТЕМА МЕР. ОНА ВКЛЮЧАЕТ В СЕБЯ КАК ПРОЕКТЫ РЕКОНСТРУКЦИИ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ПЛОЩАДЕЙ, ТАК И МЕРЫ ПО ОБУЧЕНИЮ И МОТИВАЦИИ ПЕРСОНАЛА.

Перед предприятиями Дирекции по ремонту тягового подвижного состава компании поставлены значительные задачи: предстоит снизить время простоя локомотивов в ремонте, добиться снижения заходов в неплановый ремонт, добиться сокращения брака и отказов технических средств.

По словам начальника производственного отдела дирекции Сергея Петрова, помимо ремонта самих локомотивов в депо дирекции необходимо провести средний ремонт 58 дизель-генераторов, 300 тяговых электродвигателей электровозов и 400 тепловозных двигателей. Кроме того, к лёгким ремонтным мастерским на 9% следует увеличить по сравнению с 2010 годом выпуск из ремонта колёсных пар. Конечно же, для выполнения поставленных и перспективных задач необходимо проведение реконструкции предприятий.

В прошлом году были введены в эксплуатацию ПТОЛ (пункт технического обслуживания локомотивов) Ртищево Юго-Восточной дирекции по ремонту тягового подвижного состава, ПТОЛ Красноярской дирекции, строительство нового локомотивного депо Барабинск для ремонта и сервисного обслуживания пассажирских электровозов ЭП2К, работающих на платформе ЗСЖД, СВЖД и ЮУЖД. По опыту технического перевооружения локомотивных депо Елец ЮВЖД и Тихорецкая СКЖД, разрабатываются проекты перевооружения других базовых депо.



ПРЕДПРИЯТИЯМ ДИРЕКЦИИ ПРЕДСТОИТ СНИЗИТЬ ПРОСТОЙ ЛОКОМОТИВОВ В РЕМОНТЕ

Дирекции, цеха для ремонта электровозов в объёме ТР-1 в локомотивном депо Елец Юго-Восточной дирекции и ряд других объектов.

В 2011 году предусмотрено завершение реконструкции ПТОЛ Агрты Горьковской дирекции, ПТОЛ Междуреченск Красноярской дирекции, строительство нового локомотивного депо Барабинск для ремонта и сервисного обслуживания пассажирских электровозов ЭП2К, работающих на платформе ЗСЖД, СВЖД и ЮУЖД. По опыту технического перевооружения локомотивных депо Елец ЮВЖД и Тихорецкая СКЖД, разрабатываются проекты перевооружения других базовых депо.

Сейчас на предприятиях дирекции трудятся более 64 тыс. человек. За год дополнительную профессиональную подготовку прошли 1645 инженерно-технических работников, повысили свою квалификацию более девяти тысяч работников массовых профессий и почти три тысячи руководителей и специалистов.

Однако, как рассказал «Гудку» заместитель начальника Дирекции тяги Игорь Кубарев, проведённые собеседования показали, что подготовка некоторых работников не соответствует современным требованиям.

«Для повышения уровня знаний руководящего состава ремонтных локомотивных депо дирекции совместно с Российской открытой академией транспорта разработаны новые программы обучения начальников депо и

резерва на назначение на должности начальников депо. Подготовку по этим программам прошли уже 45 руководителей. В ближайшее время для повышения уровня знаний работников нами совместно со специалистами Проектно-конструкторского бюро локомотивного хозяйства разрабатывается автоматизированная система обучения работников массовых профессий ремонтного комплекса согласно их специализации. В эту систему будут заложены функции проверки знаний изученного материала», – подчеркнул он.

Стимулировать стремление повышать профессиональный уровень и работать качественно призвана система дополнительного премирования и мотивации работников, внедряемая в дирекции. «Ещё в прошлом году на наших предприятиях введены положения о мастере производственного участка и о порядке присвоения званий «Мастер 1-го класса» и «Мастер 2-го класса». В целом же в дирекции действует целая система мер по мотивации качественного труда. Но на этом мы не останавливаемся, так, в апреле текущего года вводятся положения «О личном кляйме качества» и «О дополнительном стимулировании работников локомотивных депо на повышение показателей надёжности тягового подвижного состава», предусматривающие значительные выплаты работникам, не допускающим нарушения технологии, рассматриваются меры, направленные на мотивацию повышения качества выполнения ТО-2», – отметил Игорь Кубарев.

Полосу подготовил
ВСЕВОЛОД КОЛУПАЕВ

ФЕЛЬЕТОН

Полотенца и процветающая торговля



ЧИТАТЕЛИ «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

Григорий Фёдорович, приступив к очередному дежурству на «телефоне доверия», снял трубку и услышал просто глас вопиющего, возмущённого происходящей несправедливостью.

«Я – проводник! – представился на том конце провода. – Работаю на Октябрьской железной дороге! Постоянно пропадают полотенца! Пассажиры вышли – не хватает 5–10 махровых полотенец. Недостачу покрывает проводник. Когда прекратится этот беспредел?»

– Это не просто беспредел, – согласился Григорий Фёдорович. – Я бы сказал, что это какой-то махровый беспредел. Вы спрашиваете: когда он прекратится? Мне это тоже интересно. Более того, если бы была такая возможность, я бы лично поймал того, кто таскает эти полотенца, и задал бы этот вопрос ему прямо в лицо. Понимаю, что это не выход – всех не переложишь. Поэтому предлагаю для борьбы с кражами использовать новейшие технологии, включая нано. Например, как один из вариантов: вшивать в полотенца микрочипы, а на выходе устанавливать улавливающие рамки, которые на эти чипы реагировали бы. А пойманнным ворам вживлять эти чипы в одно место, чтобы они, проходя через рамки, звенели. Установить эти рамки у касс и не продавать бы этим, звенящим, билеты на поезд. Чтоб знали, как воровать из поездов махровые полотенца!

Только-только успокоился Григорий Фёдорович после первого звонка, как раздался следующий. И он узнал о случае не менее возмутительном.

«Торговля на платформе Истрия процветает, – ввели Григория Фёдоровича в курс дела. – Прямо посреди платформы стоят пять несанкционированных торговых точек. Они

мешают движению пассажиров. Проход между ними и краем платформы около двух метров. Платформа скользкая, пассажиры падают, ругаются. А торговцы утверждают, что им тут разрешает стоять полиция. Такое безобразие продолжается на протяжении трёх последних месяцев. Прошу принять меры».

– Видите, что-то у нас всё же процветает, – попытался как-то утешить звонившего Григорий Фёдорович. – Пусть хоть торговля на платформе. Конечно, хорошо бы ещё, чтобы это процветание не способствовало падению пассажиров. Тем более на железнодорожные пути. И для этого нужно принимать самые радикальные меры. Например, добиться того, чтобы полиция вместе с ответственными за этот участок железнодорожников всё-таки навела порядок на платформе. А если не захотят, то, будь моя воля, заставил бы их самих противиться между торговцами и краем платформы. Чтобы падали вместе со всеми. И пусть бы ругали сами себя. Самый эффективный способ борьбы за свои права – заставить тех, от кого зависит принятие решений, быть вместе с народом.

– Конечно, это всё больше мои эмоциональные пожелания, – признался Григорий Фёдорович. – А вообще-то хотелось бы получить ответ от официальных ответственных лиц.

Григорий Фёдорович мечтательно прикрыл глаза и представил себе, что на железной дороге наконец не крадут полотенца, проводникам не нужно покрывать недостачу, а все платформы очищены от льда и от незаконной торговли.

– Вот эта была бы дорога! – восхитился Григорий Фёдорович. – По такой и проехать было бы одно удовольствие!

Разъяснение

Закрыто для продажи

Акции ОАО «РЖД» не могут приобрести даже работники компании



– Проработала 34 года старшим билетным кассиром Брянского центра по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении. Сейчас нашу пригородную дирекцию переводят в другую организацию – ЦППК, и я попадаю под сокращение. Мне предложили перейти туда, но при этом я теряю все льготы. Поэтому выбрали сокращение. И таких нас 50 человек. В связи с этим хотим узнать, можно ли получить акции компании, ведь РЖД – акционерное общество?

Людмила Василенко
Сельцо-1, Брянская обл.

– Уважаемая Людмила Акимовна! Статьёй 7 закона «Об особенностях управления и

акциями ОАО «РЖД» не торгуются на биржах и других площадках

распоряжения имуществом железнодорожного транспорта от 27 февраля 2003 года и пунктом 34 Устава ОАО «РЖД», утвержденного постановлением правительства от 18 сентября 2003 года, установлен запрет на продажу иные способы отчуждения акций ОАО «РЖД», а также ограничение хозяйственного оборота имущества инфраструктуры железнодорожного транспорта. Единственным акционером ОАО «РЖД» является государство в лице правительства.

Сергей Тюменев, начальник службы управления персоналом МЖД

МЕРЫ ПРИНЯТЫ

Погода диктует моду

На Чусовской дистанции пути теперь контролируют выдачу спецодежды

СМЕНА ВРЕМЁН ГОДА ВЛЕЧЁТ ЗА СОБОЙ И СМЕНУ СПЕЦОДЕЖДЫ. После разбирательства с участием «Гудка» на Чусовской дистанции пути, надеемся, больше проблем с обеспечением ЕЮ не возникнет.

Работники 15-го линейного участка Чусовской дистанции пути Свердловской дороги обратились на «телефон доверия» под занавес прошлого года: «На улице мороз, а мы ходим кто в чём. И такая ситуация на большинстве участков. Очень рассчитываем на вашу помощь. Ждём спецодежду».

По обращению началась проверка. Выяснилось, что на начало года в штате 15-го участка числились один дорожный мастер, 3 бригадира пути, 20 монтёров пути, то есть 24 человека, больше половины из которых недополучали те или иные вещи. В частности, рабочим не досталось 12 комплектов костюмов «Путеец» для защиты от пониженных температур, 20 валяных сапог и столько же утеплённых сапог «Север», 15 шапок-ушанок со звукопроводными вставками, 20 утеплённых рукавиц.

Начальник службы пути СвЖД Олег Коледа сообщил «Гудку», что «для стабилизации



Рабочая одежда по сезону
БЕРЕЖЁТ ЗДОРОВЬЕ

ситуации в структурных подразделениях в ноябре 2010 года на приобретение спецодежды было дополнительно выделено 22,56 млн руб.». Видимо, деньги зависли на каких-то счетах, раз не стали к сроку необходимыми теплыми вещами для людей, работающих на улице даже в мороз. А может, просто снабженцы отнеслись спустя рукава к своим обязанностям, раз для получения положенной спецодежды потребовалось проводить ревизию на материально-техническом складе станции Чусовская – только после неё, как видно из ответа со Свердловской магистралью, работники 15-го

Судьба

Резерв «Копейки»

НАЧАЛЬНИК ПОЕЗДА ЗНАЕТ, КАК СОЗДАТЬ ПРОФЕССИОНАЛЬНУЮ СЕМЬЮ

ФИРМЕННЫЙ ПОЕЗД «СТОЛИЧНЫЙ ЭКСПРЕСС» № 1/2 СОЕДИНЯЕТ СЕРДЦА ДВУХ ГОСУДАРСТВ – РОССИИ И УКРАИНЫ.

«В вагонах вкусно пахнет родным домом. Так держать!» – написал в гостевой книге поезда народный артист СССР Богдан Ступка. Действительно, нет ничего дороже для человека, чем крыша дома своего. Не один Богдан Сильвестрович излил душу. Автографовуважаемых людей за шесть лет работы поезда в этой книге набралось немало. Тут и министры, инженеры, врачи, учёные из стран ближнего и дальнего зарубежья. И, словно створившись, почти все пишут о доме. А актриса Людмила Чурсина с женским изяществом уточнила: «В последние годы «единицы» стала для меня гостеприимным домом. И если бы не таможенники и пограничники, то этому прекрасному дому на колёсах не было бы цены».

– Откуда это ощущение? – спросил я начальника поезда Павла Журавлева.

Мы сидим в штабном вагоне. Где-то под днищем гудят дрель, электрики хлопочут у щитков, в коридоре урут пылесос, проводницы раскладывают постели – рутинная работа перед рейсом. Павел Васильевич молчит, прислушиваясь к рабочему ритму вокруг и удостоверившись, что всё пойдёт, неожиданно спрашивает:

– Как вы думаете, с чего начинается дом? С семьи.

Профессиональную семью Павел Журавлëв начал создавать шесть лет назад, когда его назначили начальником поезда № 1. Его бригада должна была первой освоить новое поколение вагонов – безгенераторных. Всё было внове: и энергосистема, и механика, и тормоза, и кондиционеры, и даже дверные ручки. Всей бригадой поехали в Тверь принимать состав. С заводским руководством договорились: полный курс теории, полный курс практики. И никаких поблажек.

А впереди стояла задача посложнее, чем освоение новой техники, – объединить людей. За почти четверть века работы начальником поезда у Журавлëва сложились свои принципы подбора кадров: «Личности надо дать возможность проявить себя. Я не ставлю условий: чтобы попасть в бригаду, человеку надо иметь такие-то и такие-то качества. Время – лучший экзаменатор, и человек сомнительных достоинств не выдерживает испытаний в нашем коллективе».

Начальник поезда может простишь техническую оплошность проводника, но душевную – никогда. «Вышел на работу, встал у вагона – улыбайся, даже если кошки на душу скребут. Не бойся протянуть человеку руку помощи, не бойся быть искренним, добрым. Главным в каждом из нас должно быть желание отдать, а не желание взять», – уверен Павел Журавлëв.

И ещё практика убедила Журавлëва в том, что помочь младшему нужно только тогда, когда это действительно необходимо. Ненужная помощь лишь ослабляет человека. Этот приём оправдался. И Вячеслав Школьник, и Лариса Засеева, и Василий Нестеров, и Ольга Крылова прошли его школу. Каждый из них взрослел и твёрдо встал на ноги в бригаде поезда № 1.

«Судьба свела меня со многими замечательными людьми. Например, в молодости начальник Лобненского локомотивного депо Семён Урман мою детскую «болезнь» паровозом превратил в страсть. В зрелые годы уроки Зои Сизовой, четыре десятка лет посвятившей транспорту, сформировали меня как руководителя», – рассказывает Павел Журавлëв. – Она часто повторяла: «Овладеть ремеслом не так трудно. Трудно им так овладеть, чтобы ремесло поставить на службу людям».

За окнами штабного вагона появились сумерки. Скоро состав выведут из ангара и поставят под своды дебаркадера Киевского вокзала – там начало пути.



Бригада проводников, ушедших в первый рейс на Киев шесть лет назад, не покинул никто

Павел Журавлëв включает мобильный телефон.

- Вася, проверь работу слесарей.
- Вася, с электрикой все уладили?
- Вася, намётом на Ярославский. Одна нога здесь, другая там. Забери документы.

– Вася...

Журавлëв перехватил в моих глазах испуг за здоровье Васи – столько навесить на одного.

«В бригаде у нас четыре Васи, и на каждого я могу положиться, как на самого себя», – улыбается он.

«Что придаёт человеку жизненную устойчивость? – продолжает Павел Журавлëв. – Поступок, самостоятельно выполненная работа. Независимо от масштаба...

нудные разговоры о долгге и ответственности. Начальник поезда, считает Павел Журавлëв, в эти минуты должен уловить настроение людей, без заморочек решить возникающие вопросы.

Начальник поезда останавливается у служебных купе, говорит о делах, интересуется здоровьем, спрашивает о детях. И эти разговоры возвращают его к первым дням «Копейки». К солдатской крепости основательного, пунктуального мелочей Чечни и, по его словам, влезшего в школу проводника прямо с брони и решившего раз и навсегда, что дела лучше того, которым он сегодня занят, нет. Может быть, вспомнил Журавлëв и возвращение в бригаду Саши Царёва с грустной самоиронией: «Рыбачил-рыбачил, а рыбу не бачил». По молодости кинулся он тогда за длинным рулём, а тот

фото: Ирина Волкова

Время – лучший экзаменатор, и человек сомнительных достоинств не выдерживает испытаний в нашем коллективе

бов». Преодолевать трудности помогают знания. В студенческих рюкзаках проводников Наталья Васильковой, Татьяны Антоновой, Александра Царёва, Юлии Головлёвой уживаются учебники по психологии и экономике. А Александр Первушов как-то заметил: «Кризис заставил нас беречь каждую копейку». «Верно, – подхватил Павел Журавлëв. – А нашу «Копейку» мы тем более должны беречь». Так и прижилось это тёплое и уважительное прозвище поезда № 1 – «Копейка».

...на часах – 20.00. Перед сегодняшним рейсом Журавлëв проходит весь поезд от первого и до последнего вагона.

Для этого есть повод: шесть лет назад этот состав и эта бригада Московского резерва впервые пошли на Киев. И вот 1000-й рейс. Событие. И ему надо соответствовать. Обход не проформа, когда ведутся обморочно-

оказался гравенником. И только здесь, на «Копейке», определился со своим будущим. Может быть, начальник поезда вспомнил упорство Ларисы Засеевой, отказавшейся брать новый вагон: «Не переводите, Павел Васильевич. Я люблю этот вагон, знаю все его уголки, где что не так, где что скрипит, знаю его здоровые и больные места. Переездёте – не перекивёте». Конечно же, Лариса Засеева осталась в столь любимом ею вагоне.

Как и остались в бригаде все двадцать проводников, ушедших в первый рейс на Киев шесть лет назад. Все!

...на часах 23.23. «Копейка» отходит от платформы. Мудрец заметил, что неудачи терпит тот, кто без конца останавливается на своём пути. Это не про неё: от Москвы до Киева «Копейка» делает всего две остановки.

Виталий Матонин

фото: Николай Жданов

ОПРОС

Даже не мечтай

Большинство россиян не хотят тратиться на автомобиль



Наши соотечественники мечтают об иностранных машинах, но покупают отечественные машины или не покупают вовсе.

Всероссийский центр изучения общественного мнения (ВЦИОМ) провёл исследование и выяснил, что автомобиль есть в 43% семей. Причём у большинства автовладельцев (39%) одна машина, а у 5% – две и более. Более половины семей в нашей стране пока ходят пешком (57%). 80% из них даже и не мечтают о машине. Автомобиля нет, как правило, у пожилых людей, сельских жителей, а также у малообеспеченных семей, уверяют социологи ВЦИОМа.

Между тем 15% россиян вынашивают планы покупки автомобиля. Лишь 5% опрошенных собираются приобрести машину уже в этом году, а каждый десятый собирается сделать это в течение двух-трёх лет. Причём намерение купить чаще высказывают те, у кого машина уже есть (18%), нежели те, у кого нет (14%), уточняют социологи. «15% – это не так уж мало», – считает руководитель управления социально-политических исследований ВЦИОМа Степан Львов. – Это значит, что каждый четвёртый автомобилист планирует в скромном времени поменять машину».

К слову, большинство тех, кто собирается приобрести авто, смотрят в будущее с оптимизмом. Сумма, которую люди готовы потратить на авто, увеличилась. Если ещё в прошлом году речь шла о \$11543 (менее 335 тыс. руб.), то сегодня россияне откладывают уже \$13631 (почти 400 тыс. руб.). По словам замдиректора агентства «Автостат» Сергея Удалова, за 400 тыс. руб. можно купить новую иномарку, но только бюджетную. В эту цену вписываются бюджетные модели, такие как Renault Logan, Skoda Fabia, многие модели Daewoo, Hyundai Solaris в минимальной комплектации и некоторые другие. Те, кто хочет купить новый отечественный автомобиль Lada, может уложиться в 200–300 тыс. руб. «Социологический опрос показывает, скорее, настроения граждан, а не то, что они реально покупают, – полагает Сергей

МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ

В досье

Каким образом вы планируете приобрести автомобиль?
(закрытый вопрос, один вариант ответа)



Личные финансы

Отсеяли ненужных

Выбрать легальный обменный пункт теперь можно в Интернете

Центрбанк на своём сайте опубликовал список легальных обменных пунктов на территории Москвы и Московской области. Согласно документу, в настоящее время соответствующая лицензия есть у чуть больше 6 тыс. официально открытых подразделений кредитных организаций.

Как рассказали «Гудку» в пресс-службе Центрального банка, публиковать перечень начали с обменников Москвы и Московской области, так как эти территории наиболее насыщены обменными пунктами.

Примечательно, что помимо названий банков в списке указаны адреса легальных точек обмена валюты. При этом в Центробанке уточнили, что не по всем адресам, указанным в перечне, могут осуществляться операции. Руководство банка вправе



Не каждый обменный пункт работает по заявленному курсу

самостоятельно решать, какие из операций проводить в том или ином офисе и самостоятельно информировать об этом клиентов. Так же в Центробанке заявили, что точка обмена

валюты, адреса которой нет в списке, скорее всего, незаконна.

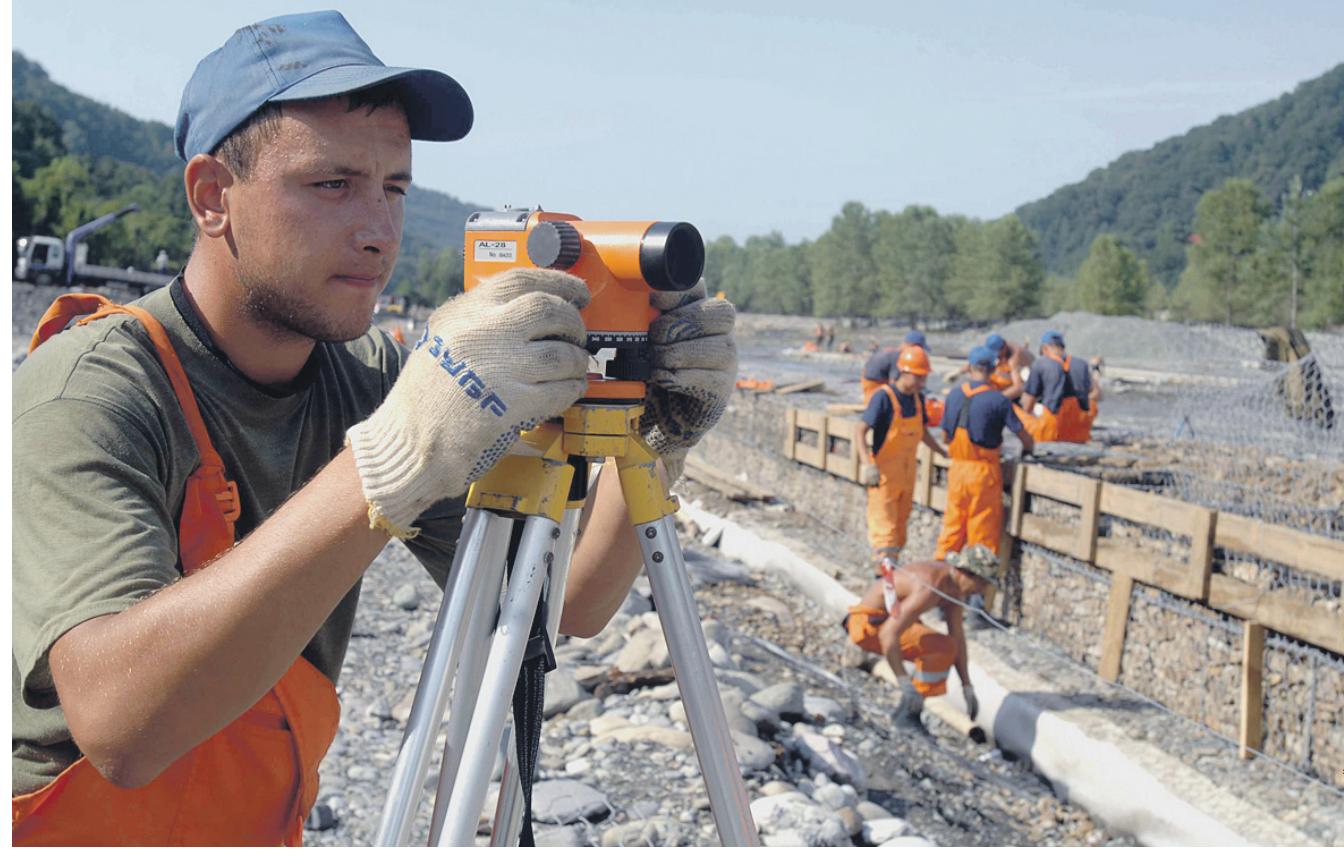
Президент Ассоциации российских банков Гарегин Тосунян оценил подготовленный Центробанком список как попытку ликвидировать сомнительные обменники, прикрывающиеся брендом банка. «Год назад ввели соответствующее положение: обменники должны находиться либо при банках, либо работать самостоятельно, но осуществлять дополнительные операции, например, принимать платежи. Практика показала, что до сих пор работают нелегальные конторы», – уточнил он. – При этом у ЦБ нет влияния на них, а правоохранительные органы не всегда обращают внимание на нарушения в этой области. Поэтому граждане могут сами обезопасить себя от обмана», – пояснил Гарегин Тосунян.

НАТАЛЬЯ НАЗАРОВА

ПРОЕКТ

Обратный отсчёт

Бойцы студенческих строительных отрядов готовятся к третьему трудовому семестру



На всероссийские студенческие стройки – объекты саммита АТЭС во Владивостоке, проекта «Урал Промышленный – Урал Полярный» и зимней Олимпиады в Сочи – отправятся лучшие отряды, имеющие большой опыт работы и высокую квалификацию.

В железнодорожных вузах уже вовсю готовятся к трудовому семестру: формируются отряды, комиссары проходят учёбу. Первое внимание, конечно, всероссийским стройкам. Здесь ключевой и самый желанный для студентов объект – Сочи. «Олимпийская стройка сегодня задаёт тон для всего движения студенческих отрядов в стране», – считает командир Центрального штаба движения «Российские студенческие отряды» Павел Богатев.

До сих пор основным работодателем для студентов на проекте Сочи-2014 становились железнодорожники: в 2009 году они приняли 150 человек, в 2010-м – уже 1048 студентов. По словам вице-президента ОАО «РЖД» Олега Тони, бойцы произвели в Сочи хорошее впечатление: «Наши подрядчики за два года перестали думать, что это обуза, убедились, что люди приезжают трудиться и делают это хорошо». К участию в проекте также были приглашены студенческие отряды из Армении и Казахстана, стройку посетили представители железнодорожных администраций и транспортных вузов Латвии, Литвы, Эстонии и Украины.

В этом году третий трудовой семестр в Сочи начнётся 1 июля и продлится до 20 августа. Общее число бойцов на транспортных объектах РЖД олимпийского статуса составит 1100 человек, причём представительство отрядов из стран СНГ и Балтии будет расширено – для укрепления международной студенческой дружбы. «Мы попробуем воссоздать элемент обмена культурными традициями среди молодёжи, который раньше существовал в студенческих отрядах», – пояснил Олег Тони.

Как и прежде, ОАО «РЖД» обеспечивает студентов жильём, питанием, спецодеждой и медицинским обслуживанием.

– В прошлом году наши ребята себя хорошо зарекомендовали: ударно потрудились – подрядчики даже оказались не готовы к такому энтузиазму и не сумели в полном объёме загрузить ребят работой, активно участвовали

в работе на строительстве олимпийских объектов в Сочи студенты-железнодорожники считают бесценным

в культурных и спортивных мероприятиях. Не было к ним претензий и по дисциплине. Поэтому специально для УрГУПСа квота на 2011 год была увеличена – в Сочи поедут 110 наших студентов, – рассказал первый проректор Уральского университета путей сообщения Евгений Азаров.

Но мест всё равно меньше, чем желающих. «В прошлом году на 100 мест было подано 330 заявлений. Мы не знали, какими будут условия работы, задания, но неизвестность ребят не испугала и среди претендентов пришлоось устраивать конкурс», – отмечает командир отряда «Урал-1», специалист Штаба трудовых дел УрГУПСа Евгений Бган. – В Сочи попали те, кто сумел совместить хорошую учёбу со спортом и активным участием в культурной жизни вуза. В этом году критерии отбора remained the same.

Студентам этим летом предстоит отправиться и на Ямал – на строительство веток в рамках проекта «Урал Промышленный – Урал Полярный». В Заполярье отправятся более 200 человек из Москвы, Тюмени, Челябинской и Свердловской областей и других ре-

гионов. «Труд на Севере тяжёл, но там удивительная природа и нет ничего, что окружает нас в городе, – ни Интернета, ни пробок, и это спокойствие тоже ценно», – говорит четверокурсник МГУПСа Александр Андреев, который побывал на Ямале в прошлом году.

Списки бойцов отрядов в каждом вузе утверждают в разные сроки, но железнодорожники рассчитывают уже в ближайшие дни определиться с кандидатами, опередив коллег из «гражданских» вузов. «Нам очень повезло, что мы учимся в железнодорожном вузе: ни один другой вуз Урала не отправляет свои строит отряды на такие масштабные объекты, – считает командир отряда «Урал-2» Станислав Машьянов. – Прошлым летом мы с ребятами побывали в Сочи, за год до этого – в Новом Уренгое. Всё работали по специальности. Но ещё важнее то, что каждый почувствовал свою причастность к главным стройкам, главным задачам страны. Приятно думать, что в Олимпиаде 2014 года уже есть частичка нашего труда».

ИРИНА ЗАВЕРНЯЕВА

В Сочи попали те, кто сумел совместить хорошую учёбу со спортом и активным участием в жизни вуза

От РГУПСа в Сочи отправляются 10 отрядов общим численностью 200 человек. «Как и в прошлые разы, желающих было огромное количество. Командиры и комиссары уже выбраны, ребята готовятся к поездке, – отрапортовал «Гудку» командир сводного студенческого отряда РГУПСа Евгений Абдуиров. – Знамя лучшего отряда сочинской стройки мы планируем оставить в нашем университете и готовы доказать другим отрядам, что имеем на это право». В первую декаду апреля на базе РГУПСа все руководители отрядов, которым предстоит работать в Сочи, пройдут обучение навыкам управления коллективом и разрешения конфликтов, нормам охраны труда, техники безопасности и так далее.

В компании бойцов стройотрядов рассматривают в качестве потенциальных работников отрасли. В феврале этого года отряд из РГУПСа проходил преддипломную практику у самого крупного подрядчика ОАО «РЖД» на олимпийском строительстве – «Стройрест». Работодатель имел возможность оценить потенциал будущих инженеров ещё во время работы в студенческих отрядах, поэтому ребят при-

гласили на практику сразу на инженерные должности.

– Нашу группу из 20 человек поделили на две части: одни стажировались специалистами в проектных отделах, другие были стажёрами мастеров на участках, – рассказал один из участников стажировки, командир ССО «Единство» Павел Дятлов.

Месяц ребята занимались всем, что предписывает должностная инструкция начальника участка, и собирали информацию к диплому. «Этот опыт дорого стоит! – говорит Павел Дятлов.

Месяц ребята занимались всем, что предписывает должностная инструкция начальника участка, и собирали информацию к диплому. «Этот опыт дорого стоит! – говорит Павел Дятлов.

Месяц ребята занимались всем, что предписывает должностная инструкция начальника участка, и собирали информацию к диплому. «Этот опыт дорого стоит! – говорит Павел Дятлов.

Месяц ребята занимались всем, что предписывает должностная инструкция начальника участка, и собирали информацию к диплому. «Этот опыт дорого стоит! – говорит Павел Дятлов.

Месяц ребята занимались всем, что предписывает должностная инструкция начальника участка, и собирали информацию к диплому. «Этот опыт дорого стоит! – говорит Павел Дятлов.

Месяц ребята занимались всем, что предписывает должностная инструкция начальника участка, и собирали информацию к диплому. «Этот опыт дорого стоит! – говорит Павел Дятлов.

Месяц ребята занимались всем, что предписывает должностная инструкция начальника участка, и собирали информацию к диплому. «Этот опыт дорого стоит! – говорит Павел Дятлов.

Месяц ребята занимались всем, что предписывает должностная инструкция начальника участка, и собирали информацию к диплому. «Этот опыт дорого стоит! – говорит Павел Дятлов.

Месяц ребята занимались всем, что предписывает должностная инструкция начальника участка, и собирали информацию к диплому. «Этот опыт дорого стоит! – говорит Павел Дятлов.

Месяц ребята занимались всем, что предписывает должностная инструкция начальника участка, и собирали информацию к диплому. «Этот опыт дорого стоит! – говорит Павел Дятлов.

Месяц ребята занимались всем, что предписывает должностная инструкция начальника участка, и собирали информацию к диплому. «Этот опыт дорого стоит! – говорит Павел Дятлов.

Месяц ребята занимались всем, что предписывает должностная инструкция начальника участка, и собирали информацию к диплому. «Этот опыт дорого стоит! – говорит Павел Дятлов.

Месяц ребята занимались всем, что предписывает должностная инструкция начальника участка, и собирали информацию к диплому. «Этот опыт дорого стоит! – говорит Павел Дятлов.

TRANS RUSSIA

16-я международная выставка и конференция по грузоперевозкам, транспорту и логистике

26-29 апреля 2011 • Москва, ЦВК «Экспоцентр»

8 национальных павильонов, 32 страны-участницы. 506 экспонентов. 12.400 посетителей. 18.185 м² экспозиции.

ПОЛУЧИТЕ БЕСПЛАТНЫЙ БИЛЕТ НА www.transrussia.ru

Организатор: При поддержке:

Генеральный информационный партнер:

Стратегический медиапартнер:

Генеральный спонсор:

PLASKE ГЛАСКЕ

РЕКЛАМА

Новости спорта

Под откос

Подмосковный «Атлант» в шестом матче финальной серии Западной конференции на своей площадке разгромил ярославский «Локомотив» со счётом 8:2 и вышел в финал Кубка Гагарина. Накануне этого матча казалось, что «Локомотив» способен на чудо. Железнодорожники, после того как уступили в трёх первых матчах серии, смогли «вернуться в игру», одержали две победы подряд и, казалось, близки к тому, чтобы сравнять счёт. С боевым настроением хоккеисты «Локо» вышли на шестую встречу с «Атлантом». И в первом периоде на площадке «Арены-Мытищи» шла равная и жёсткая борьба. Веря болельщиков «Локо» в свою команду укрепилась, когда Субботин уже на третьей минуте встречи вывел ярославцев вперёд.



ФОТО: РИА «ФОТОСТАР»
Голкипер «Локо» Александр Влюхин не смог спасти свою команду от разгрома

И даже быстрый ответный гол хозяев не смущил железнодорожников, которые продолжали на каждую атаку «Атланта» отвечать своей. Судьба встречи решилась во втором периоде. Стоило подмосковным хоккеистам немного добавить в скорости и агрессивности, как тут же обнажились слабые стороны «Локо» – неуверенная игра в обороне и слабость вратарской линии. Почти сразу после перерыва «Атлант» при полном поиске ярославских защитников забросил две шайбы подряд. Но это пока не нокаут – нокаут. Одну шайбу железнодорожники отыграли. Однако очередная оплошность обороны привела к тому, что хозяева очень быстро восстановили разницу в счёте. И вот от этого удара «Локомотив» оправиться уже не сумел. Ярославцы практически прекратили сопротивление, что и отразилось на итоговом счёте – 8:2 в пользу «Атланта».

– Мы неплохо начали, забросили шайбу, но тут же пропустили ответную, – рассказал главный тренер «Локомотива» Владимир Вуйтек. – Потом мы трижды были в большинстве, но ничего не сделали. Играли очень плохо. Победил сильнейший, и не только сегодня.

Только ничья

Московский «Локомотив» в матче третьего тура чемпионата России сыграл с «Ростовом» 1:1. Второй домашний матч сезона железнодорожники вновь проводили в «Лужниках», так как поле на стадионе «Локомотив» до сих пор непригодно для игр. И если в первом туре подопечные Юрия Красножана смогли добиться в «Лужниках» победы, то на этот раз им пришлось довольствоваться лишь ничьей. Три четверти матча шла неспешная и примерно равная игра, и команды изредка обменивались атаками, лишь немногие из которых таили в себе опасность. Зато последние двадцать минут игры получились захватывающими. Команды обменялись голами – у «Локо» забил Игнатьев, а у «Ростова» отличился Григорьев. При этом хозяева ещё дважды поражали ворота соперников, но судьи из-за офсайда эти голы не засчитали.

– Мы провели первый тайм не так, как планировали, – рассказал наставник «Локо» Юрий Красножан. – Во втором тайме действовали лучше. Но на победу мы не наиграли.

Сюрпризы от Шипулина

Сегодня пройдут третьи матчи первого раунда плей-офф чемпионата России по волейболу.

В шаге от выхода в полуфинал находится «Локомотив-Белгород», который сумел на выезде дважды обыграть одноклубников из Новосибирска. Такой прыти от белгородцев вряд ли кто-то ожидал. Новосибирский «Локомотив», занявший по итогам регулярного чемпионата третье место, считался фаворитом в противостоянии двух железнодорожных клубов. Однако главный тренер и президент «Локомотива-Белгород» Геннадий Шипулин сумел отлично подготовить свою команду к началу плей-офф. И если в первом матче белгородцы добились успеха только в пяти сетах – 3:2, то вторая игра закончилась убедительной победой гостей – 3:0. И теперь для выхода в полуфинал команда из Новосибирска нужно сотворить маленько чудо – выиграть три встречи подряд.

Подготовил Роман Вишнёв

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору

за соблюдением законодательства в сфере массовых

коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года.

Свидетельство ПИ № ФС7-19219.

Учредители: Юридический коллектива редакции газеты «Гудок»,

ОАО «РЖД», Ространсфлот. Индекс 50019

http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info

Номер вёрстки Павел Белakov.

В редакцию не вернулся

КОРОТКОЙ И ТРАГИЧНОЙ БЫЛА ФРОНТОВАЯ СУДЬБА СОБКОРА «Гудка» АЛЕКСАНДРА БУКАЕВА

ЖУРНАЛИСТИКИ ИЗ ТЕХ ЛЮДЕЙ, СЛЕДЫ КОТОРЫХ МОЖНО НАЙТИ ДАЖЕ ЧЕРЕЗ ДЕСЯТИЛЕТИЯ – ТОЛЬКО РАЗДОБУДЬ ПОДШИВКУ. ЧИТАЙ ВНИМАТЕЛЬНО – И УЗНАЕШЬ ОБ ИХ РАДОСТЯХ, НАДЕЖДАХ И ПРЕДЧУСТВИЯХ.

Увидеть публикации собкора на Горьковской дороге Александра Букаева оказалось непросто: в Нижнем «Гудка» за 1941–1942 годы нет. И вот в редакционном архиве склоняясь над столом, перелистывая пожелтевшие страницы. Срок второй: февраль, март...

Проходит холодок, когда вижу последний его материал – «Неукротимый гнев», напечатанный 15 марта. «Сначала налетели два бомбардировщика, сбросили бомбы и скрылись. На смену им прилетели девять неприятельских самолётов... Все орудия и пулемёты бронированной крепости вели непрерывный огонь... В это время помощник машиниста Пантохон узнал, что осколками бомб, сброшенными пикировщиками, ранено несколько бойцов...» Да дальше бой станет уже рукопашным. И у героя материала Николая Пантохова, человека мирной профессии, найдутся силы и настигнуть, и поразить врага.

Вернуться к судьбе Букаева. В Горьком был сформирован 31-й особый дивизион бронепоездов. В него вошли поезда «Козьма Минин» и «Илья Муромец». Особым был, потому как первым получил секретное вооружение – «капотушу».

Дивизион дошёл до Берлина и единственный за годы войны был удостоен ордена Александра Невского. Потому история этого дивизиона написана и издана в отличие от историй сотен других. Автором её стал комиссар бронепоезда «Козьма Минин» Алексей Потехин.

Внимательно читаю его книгу «31-й особый». «Были допущены и некоторые отступления от штатного расписания. Сотрудник газеты «Гудок» А.С.Букаев добился разрешения постоянно сопровождать дивизион в качестве фронтового корреспондента».

4 марта дивизион покинул Горький. Поступив в резерв Ставки. Его поезда встали на станции Москва-Горьковская-товарная. Началась интенсивная боевая учёба, в которой участвовали уже обстрелянные бойцы других бронепоездов.

27 апреля дивизион получил приказ выдвигаться в район Тулы. Его задачей было



ФОТО: РИА «ФОТОСТАР»

БРОНЕПОЕЗД «Козьма Минин» из 31-го особого дивизиона дошёл до Берлина

поддерживать огнём наступление в южном направлении, на Мценск. Уже спустя несколько дней первый бой на станции Скуратово принял «Илья Муромец». И понёс первые потери. «Козьма Минин» прикрывал воздушные подступы к Туле. Букаев работал рядом с техниками поезда, которые проворяли и восстанавливали путь после налётов, вёл наблюдение за противником, обслуживал бронепоезд.

Утром 12 мая 1942 года было тёплоым. «Козьма Минин» стоял на боковом пути станции Черни. За руинами станционного здания пышно цвёл яблоневый сад.

Вот запись воспоминаний последнего оставшегося в живых свидетеля событий – начальника бронеплощадки Николая Гаврилова. Она сделана в 2010 году собкором «Гудка» на Московской дороге Светланой Казанцевой: «Утром приехал из Москвы начальник штаба дивизиона мой друг Писемский и говорит: «Николай, зайди ко мне,

– Позвавтракаем, комиссар? Я поблагодарил и, сославшись на то, что мне надо ещё зайти к машинистам, расстался с ним. Если бы знать – остановить бы его, вывести всех из этого вагона!

Не успел я подойти к будке машиниста,

стинки, а он бриться. Потом я вернулся на бронеплощадку проводить полигонование, пообещав после зайти. Через десять минут слышу взрывы, упало три бомбы. Я выглянул, вижу – горит штабной вагон. Бомба попала как раз в этот вагон, откуда я недавно вышел. Командир дивизиона Грушевский, начальник штаба Писемский, собкор «Гудка» Букаев погибли».

А вот свидетельство из книги «31-й особый».

«Мы с Грушевским пошли к купейному вагону. Туда же поднимались начальник штаба Степан Писемский, партрор дивизиона Алексей Чудинов и корреспондент газеты «Гудок» Александр Букаев.

– Позвавтракаем, комиссар?

Я поблагодарил и, сославшись на то, что мне надо ещё зайти к машинистам, расстался с ним. Если бы знать – остановить бы его, вывести всех из этого вагона!

Не успел я подойти к будке машиниста, как послышался гул самолёта, затараторили скороговоркой зенитные орудия и

пулемёты. От самолёта оторвались две бомбы – две всего-навсего! – и с воем полетели вниз... Взметнулись и полетели в стороны обломки досок, куски железа, зазвенели стёкла. Меня сшибло с ног. А когда я поднялся, первое, что увидел, был весь охваченный пламенем купейный вагон. Машинисты и их помощники развернули пожарные рукава. В пылающий вагон ударила мощная струя воды. Но огонь не сдавался, шипел, выбрасывал вверх чёрно-белые клубы дыма и пара. Потом крыша и стены рухнули. У всякого фронтовика, наверное, есть в сердце своя запекшаяся рана. Моя непреходящая боль – тот горящий вагон, утробный гул пламени».

Погибших похоронили в братской могиле на краю сада. Дети и женщины из соседнего села Медвежка принесли цветы. Бойцы броноепоезда поклялись на могиле товарищей мстить врагу за их гибель.

...Мы приехали на станцию Черни минувшей осенью. И обомлели: за переездом в полуутье нас встретил бронепоезд! Это было не видение: он действительно стоял на том самом боковом пути, о котором писал комиссар. Он своей грозной мощью так контрастировал с аккуратными платформами, с ухоженным зданием станции.

Пришла начальник станции Раиса Кулакова. И сказала, что рада видеть гостей с родины знаменитого бронепоезда, который оборонял Черни.

– Московская дорога решила создать на нашей станции такой мемориал. Строили бронепоезд в вагонном депо Узловая. Это и памятник, и музей, – говорит она.

Мы идём по белым плиткам сквера, который сейчас на месте яблоневого сада. Кулакова говорит: за порядком здесь она следит так же строго, как на станции.

На одной из плит братской могилы читаем имя нашего коллеги.

Признаемся себе: мы мало о нём знаем, хоть и долго шли по следам его судьбы, хоть и проехали несколько сотен километров, чтобы постоять здесь.

Он не успел повоевать по-настоящему, рассказать о бронепоезде. Но журналист Букаев сам выбрал для себя самый сложный и достойный путь.

Николай Морохин
Нижний Новгород – Москва

РЕЗУЛЬТАТ

Шутки в сторону

СЕГОДНЯ МЫ ПОДВОДИМ ИТОГИ КОНКУРСА, ОБЪЯВЛЕННОГО ГАЗЕТОЙ 1 АПРЕЛЯ

Наши читатели должны были угадать, какие новости в первоапрельском номере «Гудка» вымышленные.

В прошедшую пятницу с 10 до 13 часов по московскому времени читатели, угадавшие, что в номере правда, а что вымысел, должны были позвонить по телефону и рассказать о своих догадках. Первым трём, кто смог правильно определить все 10 вымышленных материалов, газета вручит призы.

В редакцию позвонили несколько десятков читателей, однако только трое сумели назвать все заметки-розыгрыши. Первым победителем стал ведущий специалист Московско-Рязанского обособленного подразделения дорпрофбюро Андрей Павлович Маевич.

Он признался, что понять, какая заметка написана не всерёз, было сложно. «Особенно долго сомневался по поводу платы за приведённых в военкоматы призывающих («Два вместо

одного»), – поделился он своим секретом успеха.

А вот Ирина Викторовна Гомзина с ДВЖД решила не доверять

своему мнению и обратилась за помощью к коллегам. «В последнее время «Гудок» пишет практически обо всех важных новостях,

от госреформ и ДЗО до наболевших бытовых вопросов, и всем понятным, человеческим языком. Хочется, чтобы это сохранилось подольше», – напутствовала Ирина Викторовна коллектив газеты.

Всей службой корпоративной информатизации решали задачку журналистов и в управлении СКЖД. От лица коллег выступил Рассел Заурбекович Абукаев, заметивший, что наиболее правдивыми ему показались тексты про призывающих и «Ладу-Калину» из третьего ребёнка» («Подвезут до роддома»). «Я читало «Гудок» уже три года и привык, что газета сильно свежими материалами, поэтому сомневалась – может, корреспонденты узнали малоизвестную информацию?»

Константин Филатов

КРОССВОРД

1. Оптический прибор, повышающий « дальность» астронома. 2. День календаря, из-за которого календари приходится делать двухцветными. 3. В меру упитанный моторизованный бомж из мультифильма. 4. Процесс подготовки утюга к работе. 5. «Эвакуация» мусора за город. 6. Он учит уроки наизусть. 7. «Большой» и «маленький» из точки зрения русского языка. 8. «Подельник» школьной доски и бильярдного кия. 9. Она нужна, чтобы семь раз отмерить перед тем, как один раз отрезать. 10. «Фас!» для охотничьих собак. 11. Потери после «стычки» в вражеской армии. 12. Член общества, избегающий общества. 13. «Тёмное» слово Элочки Людоедки. 14. Середь двора стоит копна, спереди вилы, сзади метла.

15. Судно на ядерной тяге. 16. Грызун, с которым сравнивают взъерошенного парня. 17. Раз толчок, два толчок, и в толчок упал щенок (явление природы). 18. Зверёк, частенько исполняющий в цирке роль пачки. 19. Топорик, отправляемый в полёт меткой рукой индейца. 20. Хлопчатобумаж