

На полигоне СамГУПС приступили к оснащению учебно-лабораторного стенда бесстыкового пути

Новый цех текущего отцепочного ремонта снизил нагрузку на эксплуатационные вагонные депо

Учёные ВНИИЖТа предлагают при строительстве вагонов заменять литые боковые рамы на сварные

В третьем туре чемпионата России по футболу четыре столичные команды завоевали лишь два очка

5 апреля 2011 года	WWW.GUDOK.RU
вторник	WWW.GUDOK.INFO
№ 55 (24775)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная	с 23 декабря	149994
газета	1917 года	экземпляра

От редакции

Без анархии

Частные операторы, действующие на «пространстве 1520», стали всё чаще говорить о необходимости расширения своих полномочий по диспетчеризации: система единого управления вагонными парками воспринимается ими как препятствие к получению максимальной прибыли. Однако в государственных железнодорожных администрациях СНГ и Балтии считают, что с подобными мерами не стоит торопиться. Передача управления частным парком собственнику вагонов лишь посеет сумятицу, приведёт к перегрузке инфраструктуры и снизит уровень безопасности движения. Кроме того, если владельцы подвижного состава получат дополнительные полномочия, то усугубится проблема пробок, поскольку каждый собственник будет действовать, исходя из своих интересов. В итоге возникнет хаос на и без того забытых магистралях. В результате декларируемая цель не будет достигнута, поскольку вместо того, чтобы зарабатывать деньги, вагоны будут попросту простаивать на путях, а порожний пробег парка только увеличится. Но даже экономический ущерб не главное. Затормозит, а также износ путевого хозяйства, который возникнет при отклонении от работы по единому графику, напрямую повлияют на безопасность перевозок. Распутать этот клубок смогут только независимые и беспристрастные диспетчерские центры, которые будут исходить не из интересов собственной прибыли, а станут руководствоваться здравым смыслом и имеющимися пропускными способностями железных дорог. Пока роль этих центров выполняют сами государственные железнодорожные администрации. Но в процессе создания общего парка на «пространстве 1520» остро стоит вопрос о создании единого механизма управления движением. Работа по его организации активно ведётся Советом по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества. Уже созданы Концепция единой системы управления и использования парка грузовых вагонов различных форм собственности и проект соглашения о единой системе управления и использования парка грузовых вагонов. Ожидается, что в ближайшее время эти документы будут приняты и управление парками будет осуществляться из единого центра.

Цифра дня

46180

«Окон» для ремонта инфраструктуры было предоставлено комплексом управления движением компании в марте этого года. Одна из приоритетных задач работников ремонтно-путевого комплекса компании – повышение уровня выработки в «окна» по технологии закрытого перегона. Летние путевые работы начнутся на сети ОАО «РЖД» уже в этом месяце.

Блиц

Зелёная логистика

В этом году ОАО «РЖД» на реализацию природоохранных проектов направит около 1 млрд руб.



Виктор Черкасов, начальник управления охраны труда, промышленной безопасности и экологического контроля ОАО «РЖД»

– Виктор Владимирович, какие мероприятия включает в себя отраслевая экологическая программа? – В 2010 году на всех железных дорогах создали центры охраны окружающей среды, обеспечивающие экологическую безо-

пасность структурных подразделений ОАО «РЖД» в регионах. Нашла своё решение проблема утилизации старогодных деревянных шпал, пропитанных креозотом, а также железобетонных. Кроме того, внедряются инновационные технологии на очистных сооружениях. Они не требуют постоянного присутствия персонала. Также ОАО «РЖД», закупая современные тепловозы, значительно снижает влияние на окружающую среду вредных выбросов. Ведётся работа и над снижением воздействия пассажирских вагонов на окружающую среду. Сегодня 6,5 тыс. пассажирских вагонов оснащены биотуалетами. Вдоль магистралей устанавливают шумозащитные экраны. Реализация экологической стратегии позволила за три последних года уменьшить уровень выбросов вредных веществ в атмосферу

на 27%, сократить расход воды на производственные нужды на треть, а объём промышленных стоков – на 15%. – Что намечено выполнить в ближайшее время? – В 2011 году ОАО «РЖД» на реализацию природоохранных проектов планируется направить около 1 млрд руб., а на проекты, имеющие экологическую составляющую, – 2,7 млрд руб. Например, в отраслевом научно-производственном центре в Ярославле в этом году реконструируют установку по утилизации нефтесодержащих отходов. Развитие железнодорожных контейнерных перевозок поможет снизить выбросы в атмосферу вредных веществ от автомобилей. Такие технологии можно реализовать уже в ближайшее время в связи с ужесточением требований к загрузженности автотрасс.

Беседовала Наталья Назарова

Перевозки

Большая разница

Методика расчёта парка тяги устарела



ФОТО: НАТАЛЬЯ ГОРБАЧЕВА

Планные показатели погрузки марта в целом на сети выполнены. Вместе с тем есть недостатки, которые необходимо устранить уже в апреле.

Вчера на оперативном совещании у президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина обсуждались вопросы повышения эффективности перевозочного процесса компании. По итогам работы в марте погрузка на сети составил 104,8 млн тонн, что выше плана на 930 тыс. тонн, или на 1%. В целом в первом квартале погрузка достигла 294 млн тонн, что на 5,5% выше уровня 2010 года. Как сообщила генеральный директор Центра фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД» Елена Кунаева, плановые задания удалось превысить в первую очередь за счёт активизации деловой активности нефтяников и металлургов. Показатели работы могли бы быть и выше, если бы не влияние негативных факторов. Например, под погрузку не было подано 13 тыс. вагонов. Кроме того, потери порядка 9,5 тыс. вагонов дали конвенционные запрещения и ограничения, которые по объективным причинам компания была вынуждена ввести в марте.

Проработкой новой методики определения требуемого тягового парка займётся ВНИИЖТ

Как отмечалось на совещании, на ряде дорог сложилась непростая обстановка с продвижением вагонопотоков. Так, на важнейших сортировочных станциях Московской магистрали Бекасово и Рыбное задержка транзитных поездов в среднем составляет 7–8 часов. «Основная причина этого в том, что на ключевых полигонах дефицит локомотивов. На Московской, например, не хватает 113 единиц тягового подвижного состава, на Куйбышевской – 101, а на Северо-Кавказской – 46 единиц», – подчеркнул вице-президент ОАО «РЖД» Вячеслав Лемешко. По словам вице-президента ОАО «РЖД» Алексея Воротилкина, проблемы во многом связаны не столько с нехваткой самих локомотивов, сколько с неверным определением на дорогах их необходимого количества. «В последние годы в основополагающих принципах нашей работы произошли изменения, в том числе как в технологиях эксплуатации тягового состава, так и в самой структуре производственного блока компании. А методика расчёта потреб-

ного парка локомотивов осталась прежней. Складывается странная ситуация – к заявленным дорогами потребностям тяги вполне хватает, а фактически проявляется недостаток парка», – заявил он. Подводя итог совещания, Владимир Якунин отметил, что начавшийся месяц должен стать решающим в плане обеспечения должного качества перевозочной работы и определит дальнейшую работу компании в этом году. «Сейчас у нас есть все необходимые ресурсы, в том числе и инвестиционные, для решения накопившихся проблем. Считаю целесообразным объявить апрель месяцем особого внимания к ситуации с организацией движения грузовых поездов, все причастные структуры компании должны быть задействованы в обеспечении работы по повышению эффективности грузовых перевозок», – отметил Владимир Якунин. По результатам совещания президент ОАО «РЖД» поручил ОАО «ВНИИЖТ» совместно с профильными дирекциями компании заняться проработкой новой методики расчёта потребного локомотивного парка.

Всеволод Колупаев

Ремонт

С доставкой на дом

Сервис приехал в Монголию, не дожидаясь локомотивов

Подразделение ЗАО «Трансмашхолдинг» – ООО «ТМХ-сервис» – проследит за состоянием российской техники в Монголии.

Центр, расположенный в депо Улан-Батор, займётся отслеживанием технического состояния магистральных грузовых тепловозов 2ТЭ116УМ и маневровых тепловозов ТЭМ18ДМ. Запасные части и расходные материалы для сервисного обслуживания российских тепловозов в Монголии будут доставляться в депо Улан-Батор с предприятий транспортного машиностроения ТМХ. Исполняющий обязанности начальника департамента международных связей ОАО «РЖД» Сергей Столяров заявил «Гудку», что создание на Улан-Баторской железной дороге (УБЖД) филиала компании «ТМХ-сервис» является частью программы комплексного сотрудничества по развитию



ФОТО: ВЛАДИМИР ТАКЕ

Время пребывания локомотива в депо ТМХ сократит до минимума

железнодорожных перевозок в Монголии. Как заявил генеральный директор ООО «ТМХ-сервис» Валерий Гриненко, специалисты сервисного центра будут заниматься регулярным осмотром тепловозов, техническим обслуживанием и обеспечивать необходимый ремонт. В данный момент локомотивы, для которых был создан центр, только поступают на УБЖД.

«Также на базе сервисного центра организован склад запасных частей, наиболее востребованных при техническом обслуживании локомотивов. Это позволяет максимально сократить время пребывания тепловозов в депо», – рассказывает генеральный директор ООО «ТМХ-сервис». В дальнейшем планируется развивать сервисное обслуживание всех серий локомоти-

вов, эксплуатируемых УБЖД, в том числе и локомотивов ОАО «РЖД», переданных в аренду. Напомним, 28 октября 2010 года состоялось подписание договора между ЗАО «Трансмашхолдинг» и АО «Улан-Баторская железная дорога» на поставку маневровых тепловозов. В соответствии с подписанными документами УБЖД получит 35 магистральных грузовых тепловозов 2ТЭ116УМ и 13 маневровых тепловозов ТЭМ18ДМ. Первый заместитель АО «Улан-Баторская железная дорога» Игорь Домбровский заявил «Гудку», что «появление данного предприятия позволит осуществлять все виды предусмотренных нашими соглашениями о поставках сервисных работ без перегона локомотивов в Россию». «Это позволит нам снизить издержки по их эксплуатации и увеличить объёмы перевозок», – подчеркнул он.

Татьяна Ерёмкина

Интервью

Управлять отношениями



ФОТО: СЕРГЕЙ РОДИН

Сергей Кобзев, начальник Куйбышевской железной дороги

Новая модель корпоративного управления в ОАО «РЖД» требует совершенствования методов работы менеджмента в процессе производства транспортных услуг.

– Сергей Алексеевич, для начала – буквально в двух словах: удовлетворены ли вы работой дороги в прошедшем году? – С одной стороны, мы выполнили все основные бюджетные показатели и даже завоевали первое место в отраслевом соревновании в первом квартале 2010 года. Но, откровенно говоря, я всё равно испытываю некоторую личную неудовлетворённость, поскольку мы могли бы работать и лучше. Имеющийся потенциал (по мощностям, кадровому составу и т.д.) всё-таки до конца реализован не был. Поэтому, формируя цели и определяя количественные показатели на 2011 год, мы, конечно, уже исходили не только из факта 2010-го, но и из этого неиспользованного потенциала, потому что планировать без учёта данного фактора – это неправильно и вредно: начинаешь деградировать. Надо всё-таки иметь известное напряжение. – Сегодня один из наиболее проблемных вопросов – это недофинансирование инфраструктурного бизнеса в ОАО «РЖД». Как вы оцениваете ситуацию в этом плане на вашей дороге? Какие пути видите по привлечению дополнительных инвестиций? – Как говорится, глазами бы всё сделал. Посмотришь – во все хозяйства нужно вкладывать, всё необходимо усиливать. При этом экономить, к сожалению, не все до конца понимают, насколько железнодорожный транспорт является ресурсоёмкой структурой. Ведь у нас цикличность смены основных фондов составляет порядка полувека.

> Окончание | 4

ВЛАСТЬ

Зарплата на уровне

ВЧЕРА НА ЗАСЕДАНИИ ПРАВИТЕЛЬСТВА ПРЕМЬЕР-МИНИСТР Владимир Путин предложил РЕФОРМИРОВАТЬ СИСТЕМУ СРЕДНЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ и ПОВЫСИТЬ ЗАРАБОТНУЮ ПЛАТУ УЧИТЕЛЕЙ. Перед отчётным выступлением перед депутатами Госдумы о годовых итогах работы правительства, намеченным на 20 апреля этого года, премьер поручил Минэкономразвития, Минздравсоцразвития и Минфину подготовить материалы, касающиеся развития социальных проектов. Лидер фракции «Единая Россия» Борис Грызлов, приглашённый на заседание, предложил обсудить вопросы школьного образования, в частности повышения зарплаты учителей. Владимир Путин в ответ отметил, что отчасти решить этот вопрос можно, если перераспределить финансирование. «Порядка 620 млрд руб. в год из региональных бюджетов тратится на школьное образование, из них 560 млрд – на зарплату, 60 млрд – на ремонт и оборудование. Если эти 60 млрд руб. выделять из федерального бюджета, то такую же сумму регионы должны будут добавить», – сказал он. По словам премьера, зарплаты учителей должны быть равны средней зарплате в регионе.

Ольга Соломонова

НАКАЗАНИЕ

Чистка рядов

ЮЖНОКОРЕЙСКАЯ ГАЗЕТА «Чосон Ильбо» СООБЩИЛА О РАСТРЕЛЕ в прошлом году в КНДР двух бывших министров – Ким Ен Сама и Мун Иль Бона. Первый в 1998–2008 годах был министром железнодорожного сообщения, второй в 2000–2008 годах возглавлял министерство финансов. Ким Ен Сам был расстрелян за взрыв на железнодорожной станции, через которую в 2004 году возвращался из Китая Ким Чен Ир, а Мун Иль Бон – за неудачное проведение денежной реформы, к которой он прямого отношения не имел. По сообщениям «Чосон Ильбо», за 2010 год было расстреляно около 20 чиновников, занимавших высокие посты в военно-промышленном комплексе, которых официально подозревали в присвоении доходов от продажи оружия. Заместитель директора Центра политических технологий Алексей Макаркин считает, что бывших министров «убрали» по двум причинам: это результат войны кланов, которые стоят за каждым из сыновей Ким Чен Ира, а кроме того, неудачи в политике иногда необходимо «оплачивать» неугодными чиновниками.

Константин Филатов

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Добро пожаловать в профсоюз

ОАО «Вторая грузовая компания» вступило в Российский профессиональный союз железнодорожников и транспортнрых строителей. Решение было принято на учредительном собрании ВГК. Там же выбрали председателя профсоюзного комитета, контрольно-ревизионной комиссии первичной профсоюзной организации. За прошедшие с момента создания ВГК полгода в компанию пришли работать около трёхсот человек различных специальностей. К моменту завершения формирования кадровой структуры в ней будут работать более 3 тыс. человек.

Информацию предоставят

На всех станциях участка Санкт-Петербург – Бусловская Октябрьской магистрали в нынешнем году установят информационное оборудование. Сами станции оформят в едином стиле. На эти цели выделено 60 млн руб. Работы на участке начаты в прошлом году. На станциях и остановочных пунктах от Удельной до Кирилловского установили электронные платформенные указатели с цифровыми часами, информационные модули с названием остановочного пункта и номером платформы, а также с расписанием движения поездов. Станции оснастили системой акустического оповещения «Автодиктор».

Эксперимент с абонементом

С 1 апреля ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания» (ЦППК) снизило тарифы на месячные абонементные билеты для пассажиров, следующих на расстояние 54 км и далее, на горьковском направлении МЖД. Теперь их стоимость фиксированная – 3500 руб. Напомним, аналогичный эксперимент был запущен на ярославском направлении. «Продажа месячных абонементов на дальние расстояния началась на ярославском направлении 15 февраля и показывают хорошие результаты. На 23 марта было продано 1909 билетов – почти в четыре раза больше, чем за аналогичный период прошлого года», – отметил генеральный директор ЦППК Александр Кузьмин. По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

БЕЗОПАСНОСТЬ

Удержат плетть

Будущие железнодорожники на практике изучат выброс пути



ФОТО: АЛЕКСАНДР КОСЫН

На полигоне Самарского государственного университета путей сообщения приступили к оснащению учебно-лабораторного стенда бесстыкового пути.

По словам проректора СамГУПСа по учебной работе и производственному обучению, завкафедрой «Путь и строительство железных дорог» Владимира Покацкого, на полигоне уже определён участок 100 м, на котором уложат плетть бесстыкового пути, а также установят необходимое оборудование.

Для создания продольных сил в рельсовых плетях будут использоваться гидравлические натяжители УНГ-120.

– На занятиях мы сможем воспроизводить натуральный выброс на участке бесстыкового пути, когда решётка деформируется под воздействием внешних факторов. В рельсовых плетях бесстыкового пути при изменении температуры рельса на один градус возникает дополнительная продольная сила в две тонны. При изменении тем-

Подготовка бесстыкового пути требует особого внимания на всех стадиях

пературы рельса относительно температуры закрепления на 30 градусов в пути действует продольная сила в 120 тонн. При неправильном закреплении или обслуживании это может спровоцировать выброс пути – деформацию рельсошпальной решётки, – говорит Владимир Покацкий.

Среди отраслевых вузов СамГУПС первым приступил к оснащению подобного стенда.

– Выброс пути очень опасен. Под действием продольных сил рельс выгибается в сторону, меняются его геометрия и ширина колеи. Если вовремя не закрыть движение, это может привести к сходу. Поэтому важно показать студентам именно в учебных условиях, как влияют отступления в нормативах по содержанию пути на потерю устойчивости, – рассказал начальник технического отдела Куйбышевской дирекции по ремонту пути Артём Пономарёв.

Кроме того, студенты смогут выполнять практику по вводу

рельсовых плетей в оптимальную температуру закрепления с выполнением всех предварительных измерений и расчётов. Для обеспечения безопасности выполнения работ стенд будет оснащён автоматизированной системой регистрации необходимых параметров с выводом результатов на персональный компьютер, разработанной в университете.

Сейчас на КбшЖД в главном пути уложено свыше 5,2 тыс. км, или 72,3%, бесстыкового пути.

– Протяжённость бесстыкового пути ежегодно увеличивается, поэтому важно подготовить специалистов для хозяйства пути, знающих и умеющих обслуживать такой путь, чтобы повысить качество и организацию работ по текущему содержанию. Для этого и создаётся учебно-лабораторный стенд на полигоне, – пояснил Владимир Покацкий.

Дмитрий Попов, соб. корр. «Гудка» САМАРА

Перевозки

Проверка для пассажиров

Инициативы РЖД по усилению контроля нужно подкреплять законами



ФОТО: ТАТЬЯНА ГОРБАКОВА

На Ленинградском вокзале Москвы и Московском вокзале Санкт-Петербурга начали работать зоны досмотра багажа пассажиров высокоскоростных поездов «Сапсан».

Пилотный проект по организации досмотровых процедур запущен Дирекцией железнодорожных вокзалов (ДЖВ) ОАО «РЖД» в рамках Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте.

У выходов на платформу для посадки и высадки пассажиров поездов «Сапсан» установлены павильоны с аппаратурой радиационного контроля с функцией видеонаблюдения, стационарными многозонными металлообнаружителями, портативными обнаружителями паров взрывчатых веществ, рентгено-телевизионные установки, сканирующие установки конвейерного типа для

Пассажирам «Сапсана» рекомендуют приходить на вокзал заранее

досмотра багажа. Также пассажиров будут досматривать с помощью ручных металлоискателей.

На этапе пилотного проекта бесконтактный досмотр пассажиров будет проводиться выборочно. В связи с этим пассажиров просят приходить на вокзалы заблаговременно.

– Нам подготовлены предложения в сфере обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте, которые необходимо законодательно закрепить.

В частности, ОАО «РЖД» предлагает разработать регламент взаимодействия по организации досмотровых процедур между дирекцией и соответствующим структурным подразделением МВД, пояснил начальник ДЖВ Сергей Абрамов.

Елена Мирошникова

Логистика

Транссиб снова в моде

Западные компании возвращаются на магистраль

Одна из ведущих мировых логистических компаний Weiss Röhlig запускает новый транссибирский контейнерный сервис, который соединит Китай и страны Юго-Восточной Азии с Россией и СНГ.

Компания предложила своим клиентам услуги по перевозке грузов в Россию и Центральную Азию по Транссибирской магистрали вместо транспортных по морю до Северной Европы, а затем по европейской железнодорожной сети.

Главные станции сервиса расположены рядом с российскими портами Владивосток и Восточный. Всего же обслуживание Weiss Röhlig охватывает 2 тыс. железнодорожных станций в России и странах СНГ.

Предполагается, что грузы с Дальнего Востока будут идти по железной дороге до Москвы, а далее перемещаться в регионы России, страны СНГ и Центральную Азию.

Транзитное время из портов Владивосток и Восточный в российскую столицу составит от 9 до 10 дней плюс один или два дня для оформления груза в порту.

Менеджер по логистике компании Франко Равазоло отмечает, что открытие сервиса

Свердловская

Великолепная четвёрка

На полигоне осваивают новые электровозы

На Свердловскую с Западно-Сибирской поступили четыре пассажирских электровоза ЭП2К. Машины направили в эксплуатационные локомотивные депо Войновка, Пермь-Сортировочная, Ишим и Свердловск-Пассажирский.

Постепенно новые электровозы парка ЗСЖД заменят на полигоне Свердловской магистрали устаревшие ЧС2. А сейчас на них обучаются и проводят обкатку уральские машинисты. Сначала в учебных классах бригады изучают устройство нового электровоза, получают теоретические знания, а потом проходят обкатку на новых локомотивах, поступивших из депо Барабинск.

«На нашем полигоне сосредоточен парк грузовых локомотивов 2ЭС6. А вот пассажирские электровозы по решению Центральной дирекции тяги приписываются к парку ЗСЖД, но будут использоваться и на полигоне нашей дороги. Поступившие на дорогу ЭП2К пока используются в качестве тренажёров для локомотивных бригад и ремонтников», – рассказывает начальник Дирекции тяги СвЖД Анатолий Крутько.

Пассажирские локомотивы ЭП2К оснащены микропроцессорной системой управления и диагностики, оборудованы комплексом электроотопления вагонов и автоматической системой пожаротушения.

В марте бригада локомотивного депо Свердловск-Пассажирский совершила первую пробную поездку на новом электровозе от станции Екатеринбург-Пассажирский до станции Дружинино. «Бригада вернулась в полном восторге: электровоз хорошо управляется, там очень комфортабельная кабина, вся информация выводится на дисплей, современная электроника. А ведь комфорт в поездке немаловажен – это привлекает молодёжь, повышает престиж профессии, им интересно работать стакой техникой. В такой кабине можно с шиком вести состав в белой форменной рубашке и чувствовать себя почти пилотом. На отправление нового локомотива вся станция сбегалась посмотреть. Дая и сам готов за пульт сесть», – рассказал начальник депо Свердловск-Пассажирский Сергей Рязанов.

Вера Морозова, соб. корр. «Гудка» ЕКАТЕРИНБУРГ

Собрание акционеров

Сообщение

Открытого акционерного общества «Криогенмонтаж» о проведении Годового общего собрания акционеров

Открытое акционерное общество «Криогенмонтаж» (место нахождения: 121019, г. Москва, Староваганьковский пер., д. 23, стр. 1) 26 апреля 2011 года проводит Годовое общее собрание акционеров по адресу: г. Москва, Староваганьковский пер., д. 23, стр. 1, офис ОАО «Криогенмонтаж».

Начало регистрации акционеров – 8 час. 30 мин. Начало собрания – 10 час. 00 мин.

Дата составления списка акционеров, имеющих право на участие в Годовом общем собрании акционеров, – 04 апреля 2010 г.

Повестка дня:

1. Утверждение порядка ведения собрания.
2. Утверждение годового отчёта Общества, годовой бухгалтерской отчётности, в т.ч. отчётов о прибылях и об убытках Общества, а также распределение прибыли (в т.ч. выплата (объявление) дивидендов) и убытков Общества по результатам финансового года.
3. Избрание Совета директоров.
4. Утверждение аудитора Общества.
5. Внесение изменений в Устав Общества.

Акционеры имеют возможность ознакомиться с материалами по повестке дня Общего собрания с 04 апреля по 26 апреля 2011 г. с 09.00 до 16.00 по рабочим дням по адресу: г. Москва, Староваганьковский пер., д. 23, стр. 1, ОАО «Криогенмонтаж».

Акционеры – физические лица должны иметь при себе паспорт либо другой документ, удостоверяющий личность. Представители акционеров должны, кроме этого, иметь доверенность, заверенную в установленном законом порядке.

Совет директоров ОАО «Криогенмонтаж»

Китай, не имеющих прямого выхода к морю, через российские порты Дальнего Востока с последующей доставкой на юг Китая, в Японию, Южную Корею.

Weiss Röhlig не просто предлагает перевозить грузы, компания создаёт новый продукт на рынке.

«Потребность в такой услуге есть, – считает гендиректор компании «ФинЭкспертиза Консалтинг» Дмитрий Шустерняк. – Для клиента важны три основных момента: дешевизна, быстрота, надёжность. Все работы по перевозке, оформлению таможенных документов, согласованию прочих бумаг берёт на себя компания-оператор. Технически всё это вполне реализуемо. Правда, есть в этой истории один досадный минус. Weiss Röhlig делает то, что вполне по силам было бы организовать и нам. Теперь же вся прибыль уйдёт европейцам».

Галия Шакирова

Справка «Гудка»

Weiss Röhlig – совместное предприятие Gebrüder Weiss Group (Австрия) и Röhlig group (Германия), предоставляющих логистические услуги по всему миру. Основной бизнес компании – межконтинентальный авиафрахт, морские грузовые перевозки, перевозки наземным транспортом.

РЕШЕНИЕ

Выгодный раздел

«ЧАСТНОЕ» ОБСЛУЖИВАНИЕ ВЫГОДНО ОБЕИМ СТОРОНАМ

Новый цех текущего отцепочного ремонта вагонов на станции Грузовая снизил нагрузку на эксплуатационные вагонные депо Дальневосточной дороги.

За первый квартал через трубопровод «Восточная Сибирь – Тихий океан» экспортировано более 3,6 млн тонн нефти. По сравнению с аналогичным периодом 2010 года этот показатель выше на 10%.

Нефть в рамках первой очереди проекта ВСТО поступает по железной дороге со Сковородино на станцию Хмыловский близ Находки. Оттуда подвижной состав подаётся на пути необщего пользования – станцию Грузовая, которую эксплуатирует компания «Востокнефтетранс» – дочернее предприятие ОАО «АК «Гранснефть».

Слив цистерн ведётся на двух эстакадах, которые рассчитаны на одновременный приём 144 вагонов. От эстакад нефть поступает в резервуары, а затем направляется по 23-километровому трубопроводу к терминалу в бухте Козьмино.

В марте из порта ушло 13 танкеров с 1,3 млн тонн нефти. В январе и феврале отгрузка была несколько меньше.

– Сказывалась штормовая погода, из-за сильного ветра слив на эстакадах приостанавливался. Хотя, как только он стихал, выгрузка на Грузовой тут же возобновлялась, – рассказывает заместитель начальника станции Хмыловский Татьяна Малкова. По её словам, сегодня стык работает ритмично: в среднем за 12-часовую смену с Хмыловского на Грузовую отправляется десять поездов. Каждый состав весом более 6 тыс. тонн.

На эксплуатационной работе Находкинского узла положительно сказывается недавнее открытие «Транснефтью» на станции Грузовая цеха текущего отцепочного ремонта вагонов. Ежегодно здесь можно отремонтировать 30 единиц подвижного состава.

Как уточнили в службе вагонного хозяйства ДВЖД, организация такого цеха – одно из техусловий при создании в 2009 году станции Грузовая. Правда, сначала планировалось, что объект будет строиться за счёт ОАО «РЖД» и обслуживаться вагонниками ДВЖД. Но в итоге все затраты взяла на себя «Транснефть», а предприятие передано в управление «Востокнефтетрансу».

В этом есть своя логика. С запуском цеха «Транснефть» сокращает свои расходы на текущий отцепочный ремонт, который производил силами ЗабЖД и ДВЖД. Но плюсы видят и в управлении ДВЖД, так как это снизит нагрузку на эксплуатационные вагонные депо дороги.

– За счёт того, что «больные» вагоны с Грузовой приходилось забирать на станцию Находка для ремонта, увеличивалось время нахождения вагона в текущем отцепочном ремонте. Сейчас оно сократится, – пояснил заместитель начальника службы вагонного хозяйства ДВЖД Сергей Татуревич.

Игнат Вьюгин

СИТУАЦИЯ

Заявку сдвинули

За инвентарным вагоном грузоотправитель обратился в ФАС



ФОТО: ПАВЕЛ ГОМАТЯКО

ЗАО «Ольшанский карьер» обратилось в управление Федеральной антимонопольной службы по Воронежской области с жалобой на нехватку полувагонов парка ОАО «РЖД».

По утверждению заявителя ЗАО «Ольшанский карьер», главный офис которого находится в Ельце Липецкой области, нарушение выразилось в необоснованном уклонении от согласования заявки предприятия на перевозку грузов железнодорожным транспортом в марте.

– Заявку на перевозку почти 83 тыс. тонн груза в 1220 полувагонах парка ОАО «РЖД» нам не согласовали на срок с 1 по 31 марта, хотя в принципе Юго-Восточный территориальный центр фирменного транспортного обслуживания документ не отклонил. Заявка согласована, вот только сроки были сдвинуты на месяц – срок её действия перенесли, теперь она будет действовать с 1 апреля по 14 мая, – рассказал заместитель генерального директора по производству ЗАО «Ольшанский карьер» Иван Ярлыков.

В Воронежском УФАС заявление грузоотправителя приняли и назначили рассмотрение дела о возможном нарушении «Закона о конкуренции».

Вместе с тем в Юго-Восточном ТЦФТО отмечают, что заявку никто не отклонял, а сроки её исполнения были изменены в

Сегодня подвижной состав грузоотправителям предоставляет рынок

связи с тем, что у предприятия были и другие заявки на март, по которым отгрузка успешно осуществлялась.

– ЗАО «Ольшанский карьер» успешно грузило свой известняк до 20 марта. Дело в том, что одной заявкой дело обычно не ограничивается, были у предприятия и другие, по которым погрузка шла, – сообщили «Гудку» в Юго-Восточном ТЦФТО. – На дороге в достаточном количестве были полу-

ждём вагонов РЖД, теряем время, клиенты не получают груз в срок, – говорит начальник отдела сбыта ЗАО «Ольшанский карьер» Ольга Семёнова.

Однако железнодорожники приводят свои аргументы о невозможности снабдить всех желающих инвентарными вагонами.

– У нас в марте была норма погрузки не более 114 полувагонов РЖД в сутки. Этот самый востребованный вид подвижного состава, особенно учитывая рост грузопотока, нарасхват. И мы не можем отдавать предпочтение какому-то одному предприятию

Мы не можем отдавать предпочтение какому-то одному предприятию – приходится распределять

вагоны парка РЖД, и мы могли покрывать заявки клиентов.

Однако 20-го числа собственного парка ОАО «РЖД» перестало хватать на всех из-за роста перевозок, а приватным подвижным составом не все грузоотправители согласны пользоваться.

– В полувагоны Первой грузовой компании мы тоже грузим, ими-то мы и пользовались в конце марта. Но это невыгодно – один их полувагон стоит на 17% дороже инвентарного. Получается, что каждая тонна груза становится дороже на 40–60 руб. Клиенты отказываются брать продукцию по более высоким ценам. Пока мы

– приходится распределять, сдвигать сроки. Но мы не отказываем в согласовании заявок без веских, обоснованных причин. Кстати, «Ольшанский карьер» не отказался от переноса заявки на апрель, хотя мог, – пояснили в Юго-Восточном ТЦФТО. – К тому же мы не первый раз сталкиваемся с этим клиентом по спорным вопросам. Уже был суд два года назад. Тогда мы выиграли.

Сейчас железнодорожники и их клиенты готовы отстаять свои позиции. Рассмотрение дела назначено на 26 апреля.

СЕРГЕЙ МИХАЛЁВ, СОБ. КОРР. «ГУДКА» ВОРОНЕЖ

Сезон

К летнему ускорению

На путевые работы выйдут новые ремонтные комплексы

Современные рельсосварочные, щетнеочистительные, кюветоочистительные машины помогут ОЖД выполнить план летнего ремонта и увеличить среднюю скорость движения поездов.

На ОЖД сформировали восемь комплексов высокопроизводительных машин. Они необходимы магистралям с интенсивным движением поездов и большим объёмом ремонта. В этом году на ОЖД планируется капитально отремонтировать 670 км пути. Это на 25 км меньше, чем в 2010-м. Однако надо прибавить недоделки прошлого года (15 км укладки пути и 23 км очистки щебня), а также объёмы филиала Дирекции по комплексной реконструкции и строительству объектов железнодорожного транспорта (27 км укладки пути, 2 км очистки щебня). В результате общие объёмы оказываются больше прошлогодних.

По данным замначальника дороги – начальника Октябрьской дирекции инфраструктуры Николая Сулова, одна из проблем для увеличения суммарной протяжённости отремонтированных за сезон путей – низкий показатель использования ремонтных «оконов». В 2010 году было запланировано 24,9 тыс., а использовано всего 20,4 тыс. «оконов» (82%). Отмены чаще всего возникают из-за интенсивности движения поездов, поэтому путейцам нужно повысить производительность труда.

Кроме того, в 2011 году поставлена задача увеличения средней скорости движения составов: пассажирских – до 96 км/ч (против 89 км/ч в 2010-м) и грузовых – до 70 км/ч (против 66 км/ч). Причём на главном ходу скоростного движения в ближайшей пер-



ФОТО: КОЧЕВ

Производительность RM-2002 выше, чем у аналогичных машин

спективе необходимо обеспечить скорость до 250 км/ч, что требует модернизации рельсового пути и стрелочных переводов.

Для решения этих задач были приобретены новые современные машины. В том числе RM-2002 (производитель – немецкая компания Plasser&Theurer). В комплекс входят рельсосварочная самоходная машина и щетнеочистительная, которая производит глубокую вырезку балласта с укладкой пенополистирольных плит.

Как сказал начальник службы пути ОЖД Валерий Азаренков, щетнеочистительная машина RM-2002 глубже и качественнее освобождает материал от наносного слоя, который не позволяет пропускать через основу полотна воду. У неё производительность в два с лишним раза выше, чем у СЧ-600, и, как показала практика, на 30%,

чем у ЦОМ-1200. Не говоря уже о том, что немецкая техника надёжнее. Любая поломка в путевый сезон может обернуться срывом ремонтной кампании. Для работы RM-2002 ночью не нужно ставить дополнительные светильники: здесь до мелочей продумано, куда и с какой интенсивностью направлять свет. Машине не требуется тяга, что важно летом, когда локомотивов не хватает.

А вот комплексы для укладки стрелочных переводов PEM/LEM позволяют работать без снятия напряжения в контактной сети. Это становится огромным преимуществом на электрифицированных участках, когда по соседним путям следует большое количество поездов. Также среди новых поступлений – кюветоочистительные машины СЗП-750 и МКТ-500, машина для замены шпал «Жейсмар» MPT-2SR.

АНДРЕЙ ЛАЗАРЕВ, СОБ. КОРР. «ГУДКА» САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

ПРОЕКТ

Призрачная ветка

Руководство Молдавии просит денег у Европы

На встрече с комиссаром ЕС по транспорту Сиймом Калласом в Брюсселе премьер-министр Молдавии Владимир Филат попросил финансовой поддержки при строительстве железнодорожной линии с европейской колеей на участке Кишинёв – Унгены и её электрификации.

Первый заместитель генерального директора по движению и коммерции ГПТ «Железная дорога Молдовы» Валерий Константинов заявил, что пока никаких официальных бумаг по проекту строительства железнодорожной линии и электрификации дорог ЖДМ не получало.

Тем не менее заместитель министра транспорта и инфраструктуры дорог Валерий Чубук отметил, что идея не заброшена: «Проектом это сложно назвать, скорее планы на будущее. Реконструкция и электрификация участка Унгены – Кишинёв прежде всего требуют тщательного анализа и расчётов. В дальнейшем можно будет рассматривать вопрос о строительстве ветки с колеей 1435 мм, так называемого девятого панъевропейского коридора. Маршрут будет таким: Унгены (граница с Румынией) – Кишинёв – Кучурган. Благодаря этому мы получим выход на Украину и Россию».



ФОТО: ПАВЕЛ ГОМАТЯКО

Одного стандарта колён Молдавии стало мало

По его словам, у Европы просят финансирования, так как строительство ветки обойдётся примерно в \$500–800 млн.

«В данный момент мы занимаемся расчётами, ведь любой проект требует окупаемости. Основная наша задача на сегодняшний день – открыть железнодорожное движение по территории Приднестровья», – отметил он.

Директор Центра политического и экономического анализа Александр Кава считает, что ни ЖДМ, ни государство не в состоянии профинансировать данные проекты.

«Сейчас ЖДМ по уровню технического состояния одна из са-

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Чартер прибудет на станцию

Чартерные поезда во время курортного сезона будут ходить из Москвы в приморские города Крыма – Евпаторию и Феодосию. Об этом сообщил первый заместитель министра курортов и туризма Крыма Александр Лиев. По словам чиновника, стоимость проезда в таких поездах будет немного ниже, чем в обычном. Путь из Москвы в курортные города, который обычно занимает около суток, будет на семь часов короче. «Билеты на эти поезда продаваться не будут, пассажиров будут комплектовать» туристические компании. Комфортбельность и уровень сервиса будут выше, чем на рейсовых поездах», – сказал он.

Железный завод

Новый терминал в Советской Гавани принял первый груз с Дальневосточной железной дороги. В адрес ООО «Терминал Совгавань» (находится в оперативном управлении ОАО «Амурское пароходство»), расположенного в бухте Эгге, пришло 3 тыс. тонн энергетического угля. После открытия навигации груз будет доставлен в порт Охотск судами. Топливо отгружается в рамках программы северного завоза в Хабаровском крае. Ранее терминал принимал грузы, главным образом щебень, доставляемые автомобильным транспортом. Для поступления вагонов были отремонтированы подъездные пути от станции Советская Гавань-Город до порта. Как сообщили в «Амурском пароходстве», в перспективе ООО «Терминал Совгавань» планирует расширить номенклатуру грузов, нарастить объёмы перевалки, а также начать отправку угля и прочей продукции в адрес зарубежных клиентов. Проект развития предприятия предусматривает выход на ежегодный объём грузопереработки в 500 тыс. тонн с возможностью увеличения до 800 тыс. тонн.

В плюсе к прошлому году

ООО «Независимая транспортная компания» в январе – марте 2011 года увеличило грузоперевозки в 1,5 раза по сравнению с аналогичным показателем 2010-го, до 17,3 млн тонн. Более 80% грузов перевезено подвижным составом компании.

ПО СООБЩЕНИЯМ КОРРЕСПОНДЕНТОВ «ГУДКА» И ИНФОРМАЦИОННЫХ АГЕНТСТВ

ТАТЬЯНА ЕРЁМИНА

Интервью

Управлять отношениями

Роль начальника дороги должна остаться ключевой в корпоративной системе

>Начало | 1

Например, чтобы заменить конструкции пути, нам нужно 15–20 лет. Чтобы перевооружить локомотивный парк – 30 лет. И всё это требует огромных финансовых ресурсов. А у нас сейчас идёт явное отставание в этих вопросах. На Куйбышевской дороге почти одна тысяча километров пути – с просроченным капитальным ремонтом. Чтобы выйти на нормальный уровень, мы должны отремонтировать в год 650 км, а делаем лишь 300 км. С просроченным средним ремонтом мы имеем две тысячи километров, из которых 1700 – на главных путях.

Примерно такая же картина по устройствам СЦБ и в других хозяйствах инфраструктуры. Для достижения здесь нормативного состояния нам необходимо увеличивать инвестпрограмму в два-три раза. Где взять средства? Уповать на резкое повышение тарифов не приходится. Поэтому нужно искать дополнительные возможности. Между тем ведь это и есть одна из самых главных задач реформы. И многие решения уже найдены, воплощены и эффективно работают.

Возьмите пассажирский комплекс. Он выделен в обособленный бизнес, и государство взяло на себя на первых порах его дотирование, чтобы убрать перекрёстное субсидирование. Но, по сути, сейчас уже ставится задача получить прибыльную работу Федеральной пассажирской компании и без участия государства. Она будет решаться за счёт организации более эффективного хозяйствования. Например, появится двухэтажный вагон. Он процентов на 20–25 снижает себестоимость перевозки – прекрасное решение. Будут заказываться новые локомотивы, более экономичные, специально предназначенные для конкретных размеров наших пассажиропотоков.

Если мы возьмём грузовые перевозки, то тут практически создана платформа для полноценного рынка предоставления подвижного состава, а следовательно, в самом обозримом будущем проблема его дефицита и вообще организация операторского бизнеса с нормальными антагратными механизмами будет решена.

Остаётся главный вопрос – инфраструктурный. Да, лёгких решений, которые бы лежали



ФОТО: АНДРЕЙ ГОРЬБОВ

на поверхности, здесь нет. Следовательно, нужно искать.

Прежде всего с позиций, все ли мы ресурсы использовали по экономии средств и действительно ли найдены оптимальные схемы организационной структуры? Я думаю, что тут ещё огромное поле для деятельности. Ну вот, скажем, малодеятельные линии. По ним мы во многом всё ещё несём необходимые затраты. Другой резерв – это поиск решений по повышению производительности труда. У нас в ряде направлений очень много ручного труда, дублирующих функций. Также ещё очень сильны традиции по сохранению каких-то отдельных неэффективных подразделений. В этом плане наш менталитет пока очень негибок, инерционен, часто просто иррационален.

Мы на дороге в 2009 году закрывали локомотиворемонтное депо Сызрань, понимая, что эти мощности нам не нужны, они избыточны и затратны. Там работали 350 человек, вопросы были очень непростые, но мы ими реально занимались и всех людей трудоустроили. Такая работа должна продолжаться. В целом же в инфраструктуре и локомотиворемонтном комплексе с точки зрения оптимизации затрат, ресурсосбережения, перехода на более эффективные производственные

Средства на содержание инфраструктуры сегодня необходимо удвоить

технологии у нас ещё очень много работы. Кроме того, это поиски инфраструктурной компанией дополнительных доходов, например, за счёт развития товарно-логистических услуг и соответствующих центров. Ну и, конечно, совершенствование тарифообразования: введение инвестиционной составляющей, частичная либерализация тарифов в рамках определённого регулятором ценового коридора и т.д. Так что направлений повышения доходности этого очень непростого бизнеса достаточно много.

– *Вам выпало работать начальником дороги в период непосредственного выделения из неё вертикальных дирекций и перехода к новой системе управления. Есть ли у вас сегодня какие-либо опасения по поводу дальнейшей управляемости такой модели и какими видятся действенные способы координации её различных звеньев на региональном уровне?*

– В новых условиях деятельности железных дорог, связанных с изменением внешней и внутренней среды, прежняя структура управления дорогами уже не могла сохраниться. Появились новые законодательные акты и нормативные документы, изменилась экономическая мо-

дель общества, стали другими требования потребителей услуг железнодорожного транспорта. Эти изменения объективно повлекли за собой разделение внутренней среды по видам деятельности. И начальник дороги из главы хозяйствующего субъекта с широкими административными рычагами управления переходит в новую стадию управленца – координатора деятельности подразделений акционерного общества в регионе ответственности. То

Он ответствен за то, чтобы звенья, которые встроены в этот техпроцесс – локомотив-ники, движенцы, ремонтники и т.д., – чётко выполняли свои функции и принятые задания по параметрам. И моя задача состоит в том, чтобы при возникновении на границе суб-

ъектов производства каких-то сбоев разобраться с этими границами

Он ответствен за то, чтобы звенья, которые встроены в этот техпроцесс – локомотив-ники, движенцы, ремонтники и т.д., – чётко выполняли свои функции и принятые задания по параметрам. И моя задача состоит в том, чтобы при возникновении на границе суб-

ъектов производства каких-то сбоев разобраться с этими границами

Он ответствен за то, чтобы звенья, которые встроены в этот техпроцесс – локомотив-ники, движенцы, ремонтники и т.д., – чётко выполняли свои функции и принятые задания по параметрам. И моя задача состоит в том, чтобы при возникновении на границе суб-

ъектов производства каких-то сбоев разобраться с этими границами

Он ответствен за то, чтобы звенья, которые встроены в этот техпроцесс – локомотив-ники, движенцы, ремонтники и т.д., – чётко выполняли свои функции и принятые задания по параметрам. И моя задача состоит в том, чтобы при возникновении на границе суб-

ъектов производства каких-то сбоев разобраться с этими границами

Он ответствен за то, чтобы звенья, которые встроены в этот техпроцесс – локомотив-ники, движенцы, ремонтники и т.д., – чётко выполняли свои функции и принятые задания по параметрам. И моя задача состоит в том, чтобы при возникновении на границе суб-

ъектов производства каких-то сбоев разобраться с этими границами

– *Вы сказали, что начальник регионального центра должен преимущественно следить за тем, как взаимодействуют на стыках участники перевозок. Вы имеете в виду то, что в его функцию входит, прежде всего, выявить причину сбоя: то ли у них регламенты нецелесообразны, то ли финансирование было принято недостаточное, то ли там человеческий фактор?*

– Да, вы абсолютно правы, именно с таких позиций. Причём если там виной чьи-то личные амбиции, то это решается как раз всегда проще. А вот когда есть какие-то экономические причины – или не предусмотрели что-то в планах, или нет мотивации, или нормативная база устарела, – это уже более сложная, более системная работа. Но, вы знаете, это как раз и позволяет повышать и уровень мастерства управленца, и профессиональные знания, и понимание глубин процессов. Это новый уровень в том числе и для начальника дороги.

– *А вам лично нравится такой вид управления? То есть не только привычный административно-распорядительный менеджмент, а ещё и, скажем так, процессный.*

– Нравится ли?.. (смеётся). Знаете, с точки зрения совершенствования управленца, его мастерства – да, наверное, здесь это слово можно употребить, нравится. Поэтому что это – новая высота. Когда спортсмен стремится к улучшению результатов, то сначала он задействует просто силу воли, а вот потом уже идут тренировки, мастерство, оттачивание техники и т.д. И мы сейчас на железнодорожном транспорте подошли как раз к такому моменту, когда нужно оттачивать мастерство, добиваться нового качества управления.

– *И нового качества дисциплины?*

– Дисциплина достигается через ответственность. Президент компании очень точно сказал, что первым берётся за выполнение задачи тот, у кого более развито чувство ответственности.

– *Вы считаете, что на данном этапе многим командам железнодорожного транспорта необходимо пройти дополнительное обучение в смысле методов управления?*

– Да, несомненно. При этом я считаю, что система обучения, принятая в компании – Корпоративный университет, – достаточно эффективная. В своё время в СССР существовала стройная система повышения квалификации, но она была рассчитана только на улучшение профессиональных навыков. Сегодня этого недостаточно. Требуется мастерство управленца. Какие решения принимать, как формировать команду единомышленников, как мотивировать работников, как себя поддерживать в тонусе, ставя задачи и достигая стратегических целей, и т.д. Вот это главное. С этих позиций нам на дороге за два года удалось во многом переосмыслить предназначение каждого руководителя персонально и сделать целый ряд шагов по совершенствованию нашей командной работы.

– *Как вы оцениваете сегодня в целом ход реформы на железнодорожном транспорте?*

– Реформа, как я уже сказал, была неизбежна. Многие решения уже найдены и реализованы, другие ещё только предстоит окончательно определить, будут, разумеется, и такие вещи, которые придётся существенно корректировать по мере накопления опыта. Но посмотрите на промежуточные результаты. Выведены в самостоятельные бизнесы и успешно работают уже многие виды деятельности. Поставлены на правильную экономическую основу пассажирские перевозки и грузовой операторский бизнес. Сейчас идёт организация ремонтных видов деятельности. Это совершенно естественные и обязательные в рыночных отношениях преобразования.

В целом же за постсоветские годы индекс роста цен в промышленности составил 380 (280 – энергетика, 290 – металлургия), а на железнодорожном транспорте – лишь 130. Это важнейший положительный результат реформы – снижение транспортных издержек в экономике. Кажется, Уинстон Черчилль полшута сказал, что в переманах нет ничего неправильного, если они идут в нужном направлении. Я думаю, с нашей реформой – это как раз тот случай.

БЕСЕДОВАЛ АНДРЕЙ ГУРЬЕВ

НАГРАДА

«Ландшафтный» дизайн

ШВЕЙЦАРСКИЕ И НОРВЕЖСКИЕ ПОЕЗДА ПРИЗНАНЫ САМЫМИ КРАСИВЫМИ

В Германии подведены итоги международного конкурса в области промышленного дизайна. Жюри крупнейшей премии Red Dot в этом году присудило швейцарскому производителю Stadler Rail сразу три награды.

Одна из них досталась поезду Allegra Ретийской железной дороги (Швейцария) – за выдающиеся интерьер и техническое оснащение ему было присуждено звание «Лучший из лучших».

Поезд Allegra курсирует по железнодорожной линии Бернина, включённой в список наследия ЮНЕСКО, соединяя швейцарский Санкт-Мориц и итальянский Тирано. Поезд может использовать как постоянный ток, так и переменный и содержит множество инновационных технологий, позволяющих работать на больших перепадах высот в условиях горной страны. Производитель заказал внешний дизайн поезда студии Nose Design AG, которая предложила уникальное оформление – борта поезда облицованы деревянными панелями, которые повторяют классическую архитектуру кантона Граубюнден.

Внешний вид поезда Intercity FLIRT «Норвежских железных дорог» этого же производителя выиграл в номинации «Дизайн высшего качества», подчёркивает величие севера, перемежаясь тёплыми и холодными оттенками серого цвета. Сложные климатические и географические условия Норве-



ФОТО: WWW.RAIL.NO

гии требуют от специалистов промышленного дизайна новых решений, способных компенсировать природные «неудобства». «Нос» поезда теперь дополнительно укреплен, чтобы возможные сугробы не становились помехой движению, существенно доработаны системы кондиционирования.

Ещё одна премия досталась новому трамваю VarioBahn, курсирующему по

Дизайнеры учли суровость климата Норвегии норвежскому Бергену, над дизайном которого работали сразу две студии. Одна из них, норвежская FuggiBaggi Design, сделала акцент на салоне. Немецкие же дизайнеры Paulussen сумели во внешнем виде трамвая объединить классику и модерн.

Антон Кавашкин

Справка «Гудка»

Премия Red Dot («Красная точка») является самой авторитетной в своей области и вручается ежегодно с 1955 года в немецком Вестфалене. На конкурс отбираются только выдающиеся идеи в сфере дизайна, которые в будущем будут диктовать моду.

МАШИНОСТРОЕНИЕ

Новый маневровый

В ЛЮДИНОВЕ РАЗРАБОТАЮТ ТЕПЛОВОЗ ДЛЯ ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

ОАО «Людиновский тепловозостроительный завод» (ЛТЗ), которое входит в ОАО «Синара – Транспортные машины», приступило к разработке нового двухдизельного маневрового тепловоза, основными преимуществами которого станут повышенные показатели по энергоэффективности и экологичности.

Благодаря победе в открытом конкурсе Министерства промышленности и торговли РФ ЛТЗ совместно с Центром инновационного развития СТМ сейчас работает над созданием технического проекта нового тепловоза и планирует в скором времени выпустить опытный образец.

Общая мощность восьми-осной новинки составит 2400 л.с. Управлять локомотивом машинист сможет без помощника. По словам генерального директора ОАО «Синара – Транспортные машины» Владимира Мельникова, новый маневровый локомотив позволит существенно



ФОТО: ЛАРИС ГОРБАТОВА

ПАРК ППЖТ ОЧЕНЬ ИЗНОШЕН

снизить расход топлива, сократить выброс вредных веществ в атмосферу. Затраты на сервисное обслуживание будут уменьшены благодаря применению модульной архитектуры конструкции тепловоза.

Как рассказали «Гудку» в Центре технического аудита ОАО «РЖД», это очень перспективная разработка, которая была бы также интересна и для РЖД, хотя у компании и нет острого недостатка в

маневровых локомотивах. Но, учитывая, что парк устаревает и требует больших затрат на ремонт и техническое обслуживание, его необходимо обновлять, что и будет продолжаться делать ОАО «РЖД».

На сегодняшний день предприятия промышленного железнодорожного транспорта (ППЖТ) испытывают большие трудности с маневровыми тепловозами. Локомотивный парк промышленных предприятий очень изношен. ППЖТ, как никогда, нуждаются в новой энергоэффективной технике, в связи с этим новый двухдизельный тепловоз, к созданию которого приступил ЛТЗ, для них очень актуален. Группа «Синара», не имея такой производственной базы, как у ТМХ, тем не менее может составить конкуренцию холдингу в области маневрового локомотивостроения. Как отметил Владимир Мельников, опытный образец данной модели планируется выпустить уже в конце 2011 года.

МАРЬЯНА БАЛАШКИНА

ИНТЕРВЬЮ

Регулировка и рынок

КИБЕРСИСТЕМЫ НЕ ИСКЛЮЧАЮТ УЧАСТИЯ ЧЕЛОВЕКА В ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК

Александр
Осьминин,
д.т.н.,
ПРОФЕССОР
ПГУПСА



ФОТО: АНДРЕЙ СТРЕЛАНОВ

Идея использования информационных технологий для регулировки приватного порожняка не вызывает сомнений, но действующая сегодня в этой сфере автоматизированная система управления нуждается в совершенствовании.

– Александр Трофимович, как вы оцениваете сам принцип применения автоматизированных систем для управления порожним приватным парком и насколько в этом плане, по вашему мнению, удачно выполнена автоматизированная система динамического распределения порожних вагонов?

– Напомню, что проблемы применения кибернетики на железнодорожном транспорте были впервые рассмотрены в МПС ещё в 1959 году. То, что сегодня при решении задачи поиска оптимального распределения частных порожних вагонов используются информационные технологии, конечно, вполне естественно. Мы занимались этой задачей при перемещении вагонов других государств, решена она и в системе по управлению изотермическим подвижным составом в ОАО «Рефсервис».

По поводу же конкретно АС ДРПВ я уже неоднократно публично высказывался, что в её основу были заложены не вполне корректные общие принципы работы. В настоящее время методы линейного программирования при решении задач такого рода не работают, а именно они предполагаются в АС ДРПВ. Им на смену пришли другие подходы, основанные на создании человеко-машинных систем с использованием методов многокритериальной оптимизации, предполагающие активное участие человека в принятии решения.

Перевозочный процесс – это сложнейшая система, состоящая из взаимозавязанных фаз. Поэтому автоматизация локального процесса распределения частных порожних вагонов по какому-либо критерию без одновременных перемен в системе планирования потоков и изменения плана формирования поездов приводит к сбоям в движении. Это аксиома организации больших систем. Кстати, на практике имело место резкое падение маршрутизации порожних полувагонов ОАО «ПГК» (в 2009 году – 73%, к концу 2010 года – 22%), что не могло не ухудшить эксплуатационные показатели РЖД. Другой вопрос связан с развитием рынка перевозок и его демополизацией. Если такую систему развивать и распространять на вагоны всех собственников, то неясно, кто возьмёт на себя ри-



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАТОВ

ски использования вагонов определённых собственников. Ведь рынок предполагает, что не все вагоны будут задействованы. Перевозчику брать на себя такую функцию не с руки. К тому же при эффективной работе АС перевозчика с вагонами аффилированных компаний могут быть обращения в антимонопольный комитет от иных операторов.

– Что же можно было бы усовершенствовать в этом плане?

– Любая разработка, тем более АСУ, всегда сначала притирается к жизни. Поэтому нет никаких сомнений в том, что после полной отладки АС ДРПВ займёт свою нишу. Хочу подчеркнуть, опыт подтверждает тезис о невозможности формализовать все процессы в сфере организации перевозок, передоверив принятие решений АСУ. То есть человек не может быть исключён из контура управления перевозками. При этом изменения требуются на всех фазах перевозочного процесса. Необходимо отойти от непрерывного планирования и планировать перевозки по циклам. Причём наиболее отвечает существующим технологиям пропуск вагонопотоков и поездопотоков недельный цикл. Это находит подтверждение и в том, что на многих дорогах ремонтно-строительные работы планируют также по недельным циклам с учётом организации пригородного движения в выходные дни и загрузки ПМС. Но это требует изменения правовой базы

Необходимость использования АСУ для управления приватными парками не вызывает сомнений

и процедуры подачи заявок на перевозку. Рынок предопределяет, что ещё до фазы подачи заявок в конкурентной среде должны договориться владельцы грузов и вагонов. Тогда ОАО «РЖД» как перевозчик реализует в своих планах и гарантированно перевезёт заявленные объёмы. А риски неиспользования вагонов и недополучения прибыли с капитала, вложенного в подвижной состав, перейдут к собственникам и заставят их искать совместно с железнодорожниками новые технологии перевозок. Кроме того,

собственника? Притуд ли в эту систему другие операторские компании?

– Понятно, что смена собственника ПГК ослабит влияние менеджмента РЖД на её бизнес. Естественно, это коснётся и вопросов информационных технологий. В среде разработчиков АСУ также существует рынок, и, несомненно, здесь будут востребованы те системы, которые наиболее эффективны для бизнеса. Однако есть одно «но». ОАО «РЖД» тоже не может без конца подстраиваться под нужды той

Опыт подтверждает тезис о невозможности

формализовать все процессы в сфере

организации перевозок

систему нормирования перевозочного процесса необходимо привести в соответствие с моделью рынка и централизованной системой управления движением. И всё это увязать в едином информационном поле. На первом месте должна стоять технология перевозок, а информационные системы должны способствовать её оптимизации. Мы же наблюдаем некое забегание вперёд информационных технологий и определённый перекос в этом плане.

– Как, по-вашему мнению, уйдёт ли из АС ДРПВ Первая грузовая после перемены

или иной операторской компании. Нужно строить такие информационные системы, которые всё-таки позволяли бы централизованно управлять процессами перевозок и в то же время не противоречили развитию конкурентного рынка. То есть нужно вести взаимозавязанные разработки информационных технологий во всех фазах перевозочного процесса, следуя принятой модели рынка грузовых перевозок. Считаю, что это вполне возможно и определённые работы в этом плане у нас имеются.

БЕСЕДОВАЛ АНДРЕЙ ГУРЬЕВ

Модернизация

Изжить изломы

ЛИТЫЕ БОКОВЫЕ РАМЫ МОЖНО ЗАМЕНИТЬ НА СВАРНЫЕ

При строительстве вагонов нужно использовать гибридную лазерно-дуговую сварку, которую уже давно применяют в автомобилестроении, судостроении, трубной промышленности.



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАТОВ

Считаю, что данный способ наиболее подходит для производства несущих сварных конструкций железнодорожного подвижного состава. В частности, для изготовления боковых рам тележек грузовых вагонов.

В последнее время на транспорте сложилась тревожная ситуация из-за частых изломов этой детали при эксплуатации. Учёные ВНИИЖТа предлагают заменить литую боковую раму на сварную с обязательным обеспечением её конструктивной прочности и надёжности.

В отрасли есть опыт применения сварных конструкций боковых рам, разработанных в Центральном конструкторском бюро транспортного машиностроения (ЦКБ ТМ) для специализированного подвижного состава. Однако допускаемая осевая нагрузка таких тележек составляет 22 тс, а конструкция у них более сложная, чем у серийных тележек модели 18-100. Поэтому она напрямую не может быть заимствована для грузовых вагонов.

Сотрудники ОАО «ВНИИЖТ» совместно с коллегами из тверского ОАО «Центросвар» в течение ряда лет разрабатывали сварную конструкцию боковой рамы. Но исследования в этом направлении были прекращены на стадии усталостных испытаний опытных образцов, так как качество сварных соединений, полученных стандартными технологиями, не позволило обеспечить требуемую усталостную прочность.

Недавно Объединённый учёный совет ОАО «РЖД» предложил учёным института вернуться к этой теме. Новые исследования будут направлены на отработку технологии

лазерно-дуговой сварки на образцах с проведением испытаний типовых сварных модельных образцов коробчатого сечения. Затем будет разработана конструкторская документация на боковую раму и комплект сварочный комплекс, изготовлены опытные натурные образцы боковых рам и проведён необходимый комплекс испытаний.

В этой работе примут участие также специалисты Российско-германского центра лазерных технологий (Санкт-Петербург) и ЦКБ ТМ (Тверь).

СЕРГЕЙ САЛОЖНИКОВ, заместитель генерального директора ОАО «ВНИИЖТ»

Прямая речь

Тариф по справедливости

ПРИГОРОДНЫЕ ЗОНЫ ПРЕДЛАГАЮТ УКРУПНИТЬ

С 1 января 2011 года ОАО «РЖД» ушло с рынка пригородных перевозок. Главные игроки на нём – пригородные компании, образованные с участием региональных властей.

Поэтому стало невозможным осуществлять перекрёстное субсидирование убытков от пассажирских перевозок за счёт доходов от грузовых.

Сейчас из бюджетов различного уровня на каждый потраченный железнодорожниками рубль добавляют 1,25 руб. для покрытия издержек от пригородных перевозок. В других странах подобные дотации гораздо выше. В Германии, к примеру, на 1 евро государство доплачивает 6 евро.

В Московском железнодорожном узле, где перевозят около 500 млн пассажиров в год, расходы на пригородные перевозки составляют 30 млрд руб. в год, при этом доходов собирают 22–23 млрд руб.

В Амурской области иная пропорция: на 100 млн руб. доходов приходится 700–800 млн руб. расходов. То есть за счёт тарифов покрывают лишь 10–15% затрат. Хотя за последние два года в ряде субъектов тарифы утроились, а в целом по стране выросли на 22%.

Для решения проблем пригородного комплекса мы предлагаем сократить число тарифных зон в крупных промышленных центрах, укрупнив их.

В настоящее время в каждой зоне протяжённостью до 10 км в Москве стоимость поездки составляет 16,5 руб. Причём большинство пассажиров ездят не дальше 40 км. На более дальнее расстояние они путешествуют в основном бесплатно.



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАТОВ

Теперь за пассажира должны бороться пригородные компании

Вместо нынешних 15–20 зон предлагается создать 3–4 крупных с максимальной стоимостью всей поездки до 120 руб. вместо нынешних 300 руб.

Но уже в первой зоне тариф может достигнуть 30–40 руб. Данное предложение железнодорожники хотят вынести на общественное обсуждение.

На наш взгляд, порядок установления тарифов должен быть максимально прозрачным. В связи с этим пригородные компании с этого года предоставляют свою отчётность властям всех уровней.

Максим Шнейдер, начальник Центра по корпоративному управлению пригородным комплексом ОАО «РЖД»

Вопрос дня

Насколько действующий сегодня регламент переговоров между машинистом и помощником в пути следования поезда отвечает современным требованиям?

Павел Сарик, машинист-инструктор эксплуатационного локомотивного депо Смоляниново ДВЖД:

– Предыдущий регламент учитывал не все моменты. Но и последний оставался сетевым документом, хотя у каждой магистрали есть свои особенности, нюансы. Поэтому нашим депо были предложены дополнения к нему. Это касается переговоров в маневровом передвижении и поездной работе, выполнения регламента «Минута готовности». Все дополнения оформлены приказом. Эти корректировки – результат анализа ошибок, совершаемых нашими локомотивными бригадами. Мы их и разрабатывали для того, чтобы уйти от таких случаев.

Игорь Шамрин, помощник машиниста КРЖД:

– Бывают короткие по протяжённости участки на магистрали, а информации на них нужно проговорить много. Поэтому сейчас исключены излишние сообщения, связанные, к примеру, с дублированием показаний светофоров дежурным по станции. Также проще работать, если ограничений скорости на маршруте немного. Но если они есть, то приходится все их проговаривать.

Олег Чернов, помощник машиниста электропоезда моторвагонного депо Безымянка КБШЖД:

– Новый регламент переговоров между машинистом и помощником в пригород-



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАТОВ

В кабине локомотива есть свои правила и для переговоров

ном движении появился в прошлом году. Раньше тоже существовал регламент переговоров, но «Минута готовности» перед отправлением проводилась лишь на начальной станции и при смене сигнала светофора на разрешающий – с красного на зелёный. Теперь «Минута готовности» проговаривается после каждой остановки поезда. В эту минуту помощник проверяет показатели приборов, уточняет маршрут по листу предупреждений, проговаривает – докладывает всё это машинисту и контролирует его действия после каждого остановочного пункта. Ужесточение регламента актуально и вполне отвечает требованиям времени.

Алексей Шапкарин, заместитель начальника по эксплуатации эксплуатационного локомотивного депо Новосибирск ЗСЖД:

– На дороге работаю 20 лет, и на моём веку сменилось пять документов, регламентирующих порядок переговоров машиниста, в частности и с помощником. В принципе сегодняшний регламент отвечает всем современным требованиям. И это не случайно, ведь всё рациональное и полезное собирали по крупицам на протяжении многих десятилетий. Из шести приложений переговорам машиниста и его помощника посвящено два. Добавлять к ним что-либо, по сути, нет необходимости.

Сергей Наумов, начальник эксплуатационного локомотивного депо Чита ЗабЖД:

– Хорошо, что из этого регламента много лишнего убрали. Документ стал более конкретным, и многие его пункты меня удовлетворяют. Но, считаю, в регламент переговоров бригады с дежурным по станции нужно добавить ещё пункт. Запретить дежурному при пропуске на «красный» без экстренного случая связываться с машинистом. Не нужно беспокоить бригаду без крайней необходимости.

Алексей Ковалёв, машинист-инструктор локомотивного депо Лихая СКЖД:

– Существующий регламент № 684 переговоров между машинистом и помощником полностью отвечает своим требованиям. Во всяком случае у нас он строго выполняется, и каких-либо жалоб от машинистов не слышно. Переговоры ведутся в режиме диалога, что достаточно удобно.

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

Благодарность

Присмотрели за кадетами

От имени учащихся, преподавателей и родителей кадетской школы ГОЧС № 70 города Пензы хотим выразить благодарность проводникам третьего вагона фирменного поезда «Сура» № 51/52 Москва – Пенза Елене Корсаковой и Анжеле Малинчевой, а также начальнику поезда Владимиру Афанасьеву.

Надо ли говорить, как непросто бывает проводникам находить общий язык со всеми пассажирами, ведь у каждого из них свой характер, каждому нужно уделить внимание и время. А уж когда едет такая беспокойная команда, как дети, притом не один или два, а целая группа, тут уж действительно нужны особое терпение, такт и умение.

Наши проводники прекрасно справились со своими обязанностями, успевали и за порядком в вагоне следить, и особо расшалившихся утихомиривать. Неизменно доброжелательные, чуткие, внимательные, а когда надо, и строгие, хозяйшски вагона сразу же завоевали расположение ребят. Благодаря им мы благополучно и без приключений добрались до места назначения.

Большое вам спасибо!

В.Лялина,

руководитель группы
кадетской школы № 70
Пенза

Бальзам на раны

Беда всегда приходит неожиданно. Не так давно пришлось срочно вывезить с юга серьёзно больного мужа. Взяли билет на поезд № 426 Новороссийск – Пермь. Я очень беспокоилась за мужа, переживала, как он вынесет дорогу.

Но только сели в вагон, к нам сразу же пришла начальник поезда Татьяна Пермякова, успокоила, предложила помощь. И на протяжении всего пути не раз заходила в купе, приглашала к мужу медицинских работников, сама следила за состоянием больного. Мы постоянно чувствовали её заботу и внимание. Под стать своему начальнику оказались и проводники нашего седьмого вагона Анна Храпцова и Максим Магомедов – милые, добрые, обаятельные люди и прекрасные работники. Они поддерживали чистоту и порядок в вагоне, местах общего пользования, умудряясь при этом и нам с мужем помогать, и других пассажиров не забывать. Вот так потихоньку, с помощью этих чутких, ответственных людей мы добрались до дому. Низкий им поклон и сердечное спасибо, а главное – крепкого здоровья. С благодарностью,

семья САБИРОВЫХ
Пермь

ОБРАЩЕНИЕ

Предлагаю свой опыт

Около 30 лет я проработал на «железке» и все эти годы был связан с пассажирскими перевозками.

Начинал в 80-х слесарем, осмотрщиком, затем выучился на проводника, стал начальником поезда, инструктором поездных бригад. Работал в центральном аппарате МПС, на ряде железных дорог России и СНГ. Последнее время был старшим инструктором резерва проводников, начальником пассажирского отдела, заместителем начальника пассажирской дирекции, исполнял обязанности заместителя начальника дороги по пассажирской инфраструктуре. В общем, понял, что моё родное дело – работа с людьми, пассажирами, поездными бригадами.

Но наступил кризис, а тут, как нарочно, реорганизация предприятия, передача ряда функций в коммерческие структуры. Должность попала под сокращение. И началась чёрная полоса. В течение всего 2009 года куда только ни обращался, ответ везде один – приём закрыт, даже в порядке внутреннего перевода. Чтобы не «вылететь» совсем с железнодорожного транспорта, не потерять при этом весь социальный пакет и остаться в программе НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ», пришлось устроиться на низкооплачиваемую работу в одном из филиалов ОАО «РЖД». Почти весь 2010 год прошёл в поисках работы по специальности, но пока безрезультатно. А так хочется ещё поработать, быть полезным людям!

Знаю, что специалисты моего профиля в области организации обслуживания пассажиров нужны. Слышал открывения руководителей, что необходимы опытные кадры, чтобы учить молодёжь, передавать опыт старших. Но вот конкретно устроиться до сих пор не могу. Для меня не существует ограничений по региону – опыт работы в разных уголках сети дорог огромный. Но конкретного направления до сих пор не подсказал никто. Может быть, ваша газета окажет помощь и содействие? Буду очень признателен.

Александр Михайлов
(Данные автора находятся в редакции)

Ситуация

Дожить до аванса
Виновных предупредили о недопустимости нарушения трудовых прав

Реакция на статью «Нас послали в такую даль», опубликованную в «Гудке» 21 декабря 2010 года, была незамедлительной. Кто-то ещё не прочитал свежий номер «Гудка», а в редакцию уже позвонили из ОАО «РЖД», запросив обращения на нашу «горячую линию» в связи с оплатой командировочных – для анализа и выработки комплекса мер.

Но если в штабе РЖД ситуация, когда человек оказывается в командировке без денег, вызвала озабоченность, то некоторые руководители ниже рангом не видят в этом повода для беспокойства. Об этом говорит тот факт, что ответы на наши письма с дорог начали поступать только в конце января и в феврале нынешнего года.

Напомним: в конце прошлого года участились звонки от локомотивных бригад, находившихся в командировках. Так, 12 декабря прошлого года в редакцию позвонили с Дальнего Востока: «Мы работаем в депо Ружино уже больше месяца и ни разу зарплату не видели. Живём вообще без денег. И выехать отсюда не можем из-за отсутствия средств...»

А вот что ответили на тревожный звонок с Северной железной дороги: «В депо Ружино было командировано 10 локомотивных бригад (20 человек) из депо Буй. Срок командировки 39 дней – с 12 ноября по 20 декабря. При направлении в командировку на лицевые счета каждого в ТрансКредит-Банке был переведён аванс 25 тыс. руб. А 15 ноября перечислена и заработная плата (от 4 до 40 тыс. руб. в зависимости от выработанного в октябре времени). При расчёте за ноябрь из заработной платы был удержан ранее выплаченный аванс. А для компенсации дополнительных расходов, связанных с проживанием вне места постоянного жительства (суточные) и проездом, 13 декабря работникам переведено по 6 тыс. руб. и 14-го – по 19 тыс. руб. каждому. А 15 декабря перечислена заработная плата за ноябрь. Срок выдачи заработной платы по коллективному договору – 16-е число следующего месяца. По этому на момент обращения в «Гудок» (10 декабря) на счета



ФОТО: НАВЕЛ ГОРБАЧЕВ

Машинисты выходят в рейс с хорошим настроением, если о них в родном депо заботятся

работников ТЧЭ Буй денежные средства ещё не поступили. В основное депо и Дирекцию тяги Северной железной дороги просьб о выплате дополнительного аванса не поступало».

Словом, на дороге считают, что локомотивные бригады не должны были ни в чём нуждаться. Но ведь немалую часть аванса в 25 тыс. руб. «съела» оплата проезда к месту командировки. С Северной до Дальневосточной дороги путь не близкий, а цены на самолёт от Москвы до Хабаровска «кусаются» (от 8,5 до 25 тыс. руб. в зависимости от авиакомпании, выполняющей рейс). А надо было ещё добраться от Буя до ближайшего аэропорта и от Хабаровска до Ружина. Тем, кто получил по 40 тыс. руб. зарплату за октябрь, не о чем было беспокоиться, а вот как быть тем, у кого на карточке оказалось всего четыре тысячи? Вдобавок из очередной зарплату у них вычли аванс, выданный на командировочные расходы. И получить оказалось нечего. На что жить? Между тем компенсацию расходов по командировке им перечислили только 13–14 декабря (буквально перед возвращением домой).

Люди звонили насчёт денег в родное депо Буй – безрезультатно. Но звонки к депо не пришлись. А в официальном ответе сказано, что «просьб о выплате дополнительного аванса не поступало». И по всему выходит, локомотивщики звонили в редакцию от нечего делать. Только в это мало верится.

А вот в Западно-Сибирской дирекции по ремонту тягового

ных расходов оказалась не выполнена. Задолженность перед Н.П. Сяткиным была погашена 8 декабря 2010 года».

«По факту нарушения прав работника, – сообщил начальник дирекции Владимир Бабенков, – понесли дисциплинарные взыскания в виде замечаний начальник сектора по управлению персоналом и заместитель начальника дирекции по экономике и финансам. Проведена широкая разъяснительная работа с причастными лицами

Живём вообще без денег.

И выехать отсюда не можем

из-за отсутствия средств...

подвижного состава обращение в «Гудок» стало поводом для серьёзного разбора. «Слесарь локомотивного ремонтного депо Белово Николай Сяткин был командирован на курсы повышения квалификации по специализации «Проверка локомотивных скоростемеров» в Новосибирск сроком с 15 по 26 ноября 2010 года. Ввиду того, что выделенный бюджет на командировочные расходы в депо к тому времени был израсходован и превышен, заявка на финансирование командировоч-

о недопущении нарушений трудового законодательства».

Так же конструктивно отреагировали и на Московской железной дороге на звонок путейцев из Брянска (он был зафиксирован 23 сентября): «Мы работаем в ПМС-309. Командировочные не платят уже два месяца. Как нам быть?»

Первый заместитель начальника дороги Дмитрий Шулянский ответил, что по фактам нарушений проведён разбор. «Сумма задолженности по командировкам работникам путевой машинной

ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

Обстоятельства сильнее

Объём пригородных перевозок зависит от решений областных и краевых администраций

– Я работаю дежурной по станции Белово ЗСЖД, а живу на маленькой станции Бускускан. Раньше на работу добирались электричками, потом эти электрички отменили. И автобусы не ходят, их просто нет. От дома до работы 40 км. Я звонила в «Кузбасс-пригород» по поводу отменённой электрички, мне ответили, что у них такие посёлки есть, где живут ещё хуже, так что вам грех жаловаться. Но разве это довод? И разве нам от этого легче?

Наталья Мельникова – Уважаемая Наталья Ивановна! Пригородными перевозками на территории Кемеровской области занимается ОАО «Кузбасс-пригород». Заказчиком является областная администрация.

Начиная с 2008 года между компанией и администрацией заключён контракт на оказание услуг по перевозкам пассажиров. Им определены маршруты движения пригородных поездов в границах области. В настоящее время пригородные перевозки области носят убыточный характер. Доходы от перевозки пассажиров покрывают расходы пригородной компании ОАО «Кузбасс-пригород» не в полном объёме.



ФОТО: АЛЕКСЕЙ ЖУКОВ

Из-за недофинансирования регионами пассажирских перевозок в расписании движения электричек появляются «белые пятна»

До 2009 года на участке Белово – Бускускан курсировали 5 пар пригородных поездов, сейчас данное направление обслуживают 4 пары поездов. Маршрут электропоезда № 6931 Артышта-2 – Белово, а именно о нём шла речь в вашем обращении, был отменён в 2009 году как нерентабельный – его населённость составляла всего 15–20%. Сокращение произошло на основании решения государственного органа исполнительной власти Кемеровской области в сфере транспорта. Мы понимаем вашу проблему, но возобновление прежнего движения возможно только при принятии

соответствующего решения областной администрации.

Со станции Бускускан в 19.15 отправляется электропоезд № 6941 Прокопьевск – Белово, прибывающий на конечную станцию в 19.58. Этим электропоездом пользуются пассажиры, работающие в городе Белово в ночную смену.

Вопрос организации автобусного движения на участке Бускускан – Белово также находится в компетенции областной администрации.

Анатолий Ищенко,
заместитель начальника
Западно-Сибирской
железнодорожной

ИНИЦИАТИВА

Последнее предупреждение

ТОЛЬКО КРУПНЫЕ ШТРАФЫ СПОСОБНЫ ОСТАНОВИТЬ ПРОИЗВОЛ БИЗНЕСА

ШТРАФЫ ЗА НАРУШЕНИЕ НОРМ БЕЗОПАСНОСТИ И ПРАВ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ ПОДНИМУТ В ДЕСЯТЬ РАЗ.

Кемеровские депутаты внесли в Госдуму законопроект о десятикратном увеличении санкций за неисполнение предписаний контролирующих органов. Для юридических лиц штрафы вырастут с 20 до 200 тыс. руб., для должностных лиц – с 2 до 20 тыс. руб.

Нововведение коснётся в первую очередь компаний, нарушающих права потребителей. Под удар попадут магазины, производители различных товаров, сотовые операторы, турфирмы, банки, транспортные и строительные компании, медучреждения. Кроме того, десятикратные штрафы грозят предприятиям, нарушающим требования пожарной, промышленной безопасности, трудовые права и т.д. «В связи с незначительными суммами взысканий, определёнными в КоАП, снижаются эффективность и результативность осуществления мероприятий по контролю и надзору», – заявили «Гудку» в пресс-службе Совета народных депутатов Кемеровской области.

Депутаты отмечают, что множество громких трагедий – пожаров, массовых отравлений – можно было бы предотвратить, если бы бизнес вовремя исполнял предписания контролирующих органов. Мелкие нарушения вообще возникают на каждом шагу – магазины безнаказанно про-



Число проверок со стороны контролирующих органов сократилось, что может сказаться на безопасности потребителей

дают просроченные продукты и некачественную бытовую технику, сотовые компании и организации ЖКХ «лукавят» с тарифами.

По словам председателя Союза потребителей России Петра Шелища, особенно обидно, когда нарушения буквально выставлены на показ, чиновники о них прекрасно осведомлены, но либо не могут, либо не хотят ничего сделать. Даже нынешние «смешные» штрафы применяются крайне редко. «Власти взяли курс на защиту предпринимателей от чиновников, чтобы у тех было меньше поводов вымогать взятки», – пояснил «Гудку» Пётр Шелищ.

– Поэтому у контролирующих органов связаны руки: они не могут проводить проверки чаще одного раза в три года. Но кто в таком случае защитит потребителей, которые брошены на произвол судьбы?»

Председатель Московской коллегии адвокатов «Князев и партнёры» Андрей Князев считает, что увеличение штрафов необходимо. «Доходы юридических лиц растут, и санкции за различные нарушения должны быть адекватны нынешней ситуации», – заявил он «Гудку».

По словам Андрея Князева, у бизнеса и госучреждений всегда есть возможность вы-

полнить предписание, не дожидаясь наказания. «Пожарная инспекция не сразу будет требовать с предпринимателей штраф в 200 тыс. руб., им дадут время на устранение

нарушений», – пояснил адвокат. – Если же организация проигнорирует требование государства, она должна быть наказана». К тому же предприниматель всегда может попросить у контролирующих органов отсрочку, если выполнить все предписания день в день не удаётся. Но сейчас штрафы настолько малы, что бизнесу проще и дешевле вообще не устранять нарушения.

«Выгоднее один раз заплатить 20 тыс. руб., чем тратить деньги на дорогостоящую систему безопасности», – говорит Андрей Князев.

Между тем в Управлении охраны труда, промышленной безопасности и экологического контроля ОАО «РЖД» «Гудку» рассказали, что поправки в КоАП об увеличении штрафов вносятся уже третий раз. Однако они так и не были приняты. Между тем компания в 2011 году планирует потратить около 8 млрд руб. только на обеспечение пожарной безопасности.

МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ

Есть мнение

Евгений Раенко, заместитель начальника Карасукской дистанции пути по кадрам и социальным вопросам:

– Чтобы контролирующие органы имели вес, им нужны рычаги влияния. Мелкие штрафы несопоставимы с прибылью предпринимателя. Из-за этого покупатель может попасть в затруднительную ситуацию. И если в большом городе ещё можно обратиться в Общество защиты прав потребителей, то в таком маленьком, как наш Карасук, решить спор гораздо сложнее. Что касается взятки, то вопрос остаётся открытым, поскольку это категория нравственная. Один бизнесмен предпочтёт заплатить штраф, а другой отделается взяткой. Надо добиться того, чтобы перед законом были все равны.

МАШИНА ВРЕМЕНИ

Новости дня

1926 ГОД

Птахина удача

У рабочих второй артели ст. Хорол Южной нет стола, обещают, сидя на полу. Красный уголок той же станции давно нуждается в ремонте.

На все требования месткома и охраны труда ПЧ-1 отвечает одно – нет денег, просто ни копейки нет. И вдруг присылает ПЧ целых 20 штук прекрасных новеньких скворешников тонкой работы. Откуда же взялись у ПЧ деньги на птичьи удобства?

7 апреля



1931 ГОД

Страхование пассажиров

Совнарком СССР постановил ввести с 8 апреля 1931 года обязательное страхование пассажиров от несчастных случаев на путях сообщения железнодорожного и водного транспорта, на путях воздушного сообщения, а также автомобильного, совершаемого на постоянных линиях госпредприятий за пределами пригородной зоны.

На пригородных сообщениях обязательное страхование не вводится. Страховой сбор устанавливается в размере 50 коп. при цене билета от 2 до 5 руб. и в размере 1 руб. при цене билета в 5 руб.

1936 ГОД

Тугодумы из «Труда»

Вчерашним номером газета «Труд» демонстрировала перед своими читателями любопытный плод политического легкомыслия работников редакции.

Огромной народнохозяйственной победе – успешному выполнению железнодорожниками СССР сталинского задания грузить 80000 вагонов ежесуточно, победе, которой центральный орган партии – «Правда» – вчера отнёс почти всю свою первую страницу, – редакция «Труда» уделила десять строк.

и выше. Билеты стоимостью ниже 2 руб. страховым сбором не подлежат.

Страховое вознаграждение устанавливается в размере 1000 руб. в случае смерти или 100 процентов утраты трудоспособности пассажиром. При меньшей степени утраты трудоспособности размер страхового вознаграждения устанавливается в соответствии со степенью утраты трудоспособности, что определяется особой инструкцией. Соответствующая инструкция будет разработана в 5-дневный срок.

8 апреля

Мало того, в редакции «Труда» сообразили и упрятали это сообщение на четвёртую страницу, где оно и затерялось между другими заметками – о выпуске брошюры Западно-Сибирским крайсовпрофом, о создании нового спортивного общества и т.д.

Очевидно, до сознания работников органа ВЦСПС ещё не дошло огромное значение транспорта великой железнодорожной державы и не дошло колоссальное значение победы железнодорожников для всей страны.

4 апреля

ЛИЧНЫЕ ФИНАНСЫ

Налог в один клик

ФНС ПРИГЛАШАЕТ ГРАЖДАН В ИНТЕРНЕТ

ФЕДЕРАЛЬНАЯ НАЛОГОВАЯ СЛУЖБА РОССИИ (ФНС) И СБЕРБАНК ДОГОВОРЯТСЯ ЗАПУСТИТЬ СИСТЕМУ ОПЛАТЫ НАЛОГОВ ЧЕРЕЗ ИНТЕРНЕТ УЖЕ В АПРЕЛЕ ТЕКУЩЕГО ГОДА.

Предполагается, что теперь отстаивать очередь в Сберкассе не придётся. Достаточно зайти на сайт Сбербанка в «личный кабинет», ввести номер своей банковской карты и оплатить нужную сумму.

Это пилотный проект, и пока он актуален только для клиентов Сбербанка. Однако если пилотная версия отработает успешно, заплатить налоги в Сети сможет каждый россиянин. По словам руководителя ФНС Михаила Мишустина, для того чтобы ведомство перешло на электронный формат сбора налогов, была создана рабочая группа для обеспечения безопасности данных и их конфиденциальности. При этом усовершенствование форм оплаты налогов на этом не остановится. Г-н Мишустин заметил, что ФНС в будущем намерена ввести сервис по уплате налогов с помощью социальной карты.

Генеральный директор компании «Налоговая помощь» Сергей Шаповалов пояснил, что основной налог физических лиц – НДФЛ – платит работодатель. В связи с этим нововведение коснётся только тех, кому приходится раскошелиться на транспортный, земельный и имущественный налоги. «Сейчас они оплачиваются по квитанциям, рассылаемым по адресам прописки. Новая система должна избавить людей от очередей в налоговые органы или банк, а соответственно сэкономить их время», – заявил эксперт. – Это удобно, поэтому, скорее всего, большая часть широкой клиентуры Сбербанка воспользуется предложением».

По мнению Сергея Шаповалова, оплата налогов в Сети будет безопасной для налогоплательщиков. «Конфуз может произойти только по вине самих граждан. Человек из-за невнимательности может



ФОТО: СЕРГЕЙ ЗАЙНОВ

ошибиться и зайти на поддельный сайт банка. В этом случае деньги перейдут на счёт мошенников», – отметил эксперт.

Юрист компании «Налоговик» Дмитрий Липатов согласился, что проект ФНС и Сбербанка избавит налогоплательщиков от траты времени на очереди. Исключениями могут стать разбирательства по ошибочным квитанциям, сказал он. «Переход на электронную систему оплаты совсем не означает, что проблем с ошибками в расчётах по налогу не будет. Их по Интернету не решишь, поэтому всё равно придётся идти к налоговикам», – констатировал г-н Липатов.

При этом, по его словам, оценить достоинства новой услуги смогут только граждане, ориентирующиеся

в новых технологиях. «Например, одно время Сбербанк практиковал выдачу пластиковых карт вместо сберегательных книжек для пенсионеров при зачислении пенсий. Однако пожилым людям всё равно приходилось выстаивать очереди в кассы, так как интерфейс банкомата был сложен для их понимания», – отметил он.

Кроме того, нельзя исключить возникновение проблем технического характера. «Помимо технических сбоев электронной системы могут случиться задержки в обработке информации. Это, в свою очередь, приведёт к тому, что налогоплательщика обвинят в неуплате налога в установленный срок», – заключил он.

НАТАЛЬЯ НАЗАРОВА

Есть мнение

Анастасия Жайкбаева, приёмосдатчик груза и багажа станции Екатеринбург-товарный:

– Мне кажется, оплата налогов через Интернет может значительно упростить жизнь людям, которым приходится обращаться с документами в налоговые органы. Главное, чтобы у этой системы был отлаженный механизм, понятный пользователям. Мой муж, который сейчас учится в вузе, обращается в налоговую службу для того, чтобы получить вычет. Возможно, он будет впоследствии пользоваться интернет-оплатой.



21 апреля 2011 г.
«Лотте Отель Москва»



МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ «ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА РОССИИ – ИННОВАЦИОННЫЙ ПУТЬ РАЗВИТИЯ»

В рамках проекта партии «ЕДИНАЯ РОССИЯ» – «Инфраструктура России»

СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЙ КОНГРЕСС И ВЫСТАВКА В ОБЛАСТИ ПРОДВИЖЕНИЯ ИННОВАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ И УСЛУГ ДЛЯ СОВРЕМЕННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ

В программе

ПЛЕНАРНОЕ ЗАСЕДАНИЕ

«Модернизация транспортной инфраструктуры России: доступность и безопасность».

2-я МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ «Интеллектуальный транспорт 2011»

станет прямым продолжением дискуссий, состоявшихся в рамках Международной конференции «Интеллектуальный транспорт 2010» по разработке федерального закона «Об интеллектуальной транспортной системе в РФ», которая с успехом прошла в Москве в ноябре 2010 года. Специальное внимание на конференции будет уделено вопросу **интеллектуальной мобильности для надежной и безопасной перевозки людей и грузов в городских условиях.**

КОНФЕРЕНЦИЯ

«Развитие региональной инфраструктуры в преддверии чемпионата мира по футболу 2018 года»

В ходе дискуссии эксперты крупнейших финансовых организаций и юридических компаний рассмотрят следующие вопросы:

- ✓ Модернизация региональной транспортной инфраструктуры.
- ✓ Презентация региональных проектов к ЧМ-2018 (создание объектов транспортной инфраструктуры, включая дорожное строительство, строительство аэропортов, высокоскоростного ж/д транспорта и др) с использованием инновационных технологий.
- ✓ Роль банков с участием государственного капитала в финансировании инфраструктурных проектов.
- ✓ Создание «Интеллектуального города».

КОНФЕРЕНЦИЯ

«Развитие железнодорожной инфраструктуры»

ВЫСТАВКА

Для экспонирования на выставке приветствуются все направления, используемые в современных транспортных системах.

По вопросам участия и регистрации обращаться в ОРГКОМИТЕТ:

Оксана Корнилова
Тел./факс: (495) 953-65-87; (495) 971-00-91;
info@pihd.ru, okkornilova@rambler.ru

Татьяна Миллер
Тел.: (495) 695-36-62
t.miller@infros.ru

Сайт: <http://www.pihd.ru/tr2011/>



Реклама

БОРЬБА

Вольная сила

НА ЗАВЕРШИВШЕМСЯ В ДОРТМУНДЕ ЧЕМПИОНАТЕ Европы по вольной, греко-римской и женской борьбе наши вольники победили в общекомандном зачёте, завоевав шесть медалей – четыре «золота», одно «серебро» и одну «бронзу».

Титул чемпиона Европы защитили россияне Опан Сат (до 60 кг), Денис Царгуш (до 74 кг) и Анзор Уришев (до 84 кг). Двукратным чемпионом Старого Света стал Джамал Отарсултанов (до 55 кг).

В турнире греко-римлян в супертяжёлой категории до 120 кг «золото» выиграл олимпийский чемпион Афин Хасан Бароев. В финале он одолел по очкам турка Ризу Кайялпа. «Схватка выдалась очень тяжёлой. Соперник мне достался физически мощный, взрывной, – рассказал Бароев. – К счастью, всё обошлось. Но победа отняла у меня много сил. Для их восстановления потребуетс никак не меньше недели».

В категории до 66 кг титул чемпиона отстоял Амбако Вачадзе, одолевший в финале венгра Тамаша Лоринша. «Эту схватку я выиграл на характере. Даже и не знаю, откуда взялись силы, чтобы провести решающий приём», – признался позже Вачадзе.

В итоге россияне победили в командном зачёте в греко-римской борьбе, выиграв две золотые, одну серебряную и одну бронзовую медали. Наша женская ко-



Олимпийский чемпион Хасан Бароев выиграл второе «золото» чемпионата Европы в своей карьере

манда довольствовалась только тремя бронзовыми наградами, которые завоевали Екатерина Краснова (до 51кг), Мария Гурова (до 55кг) и Инна Тражикова. Начиная с 1993 года это первый чемпионат Европы, на котором россиянки остались без «золота».

Владимир Суетин

БАСКЕТБОЛ

Пятая встреча

«ЛОКОМОТИВ-КУБАНЬ» СНОВА ОБЫГРАЛ МОСКОВСКОЕ «ДИНАМО».

Железнодорожники одержали очередную победу в чемпионате Профессиональной баскетбольной лиги. На этот раз клуб из Краснодара дома одолел динамовцев – 77:64. Это уже была пятая встреча этих команд в нынешнем сезоне, учитывая встречи не только в ПБЛ, но и в Еврочеллендже. Во всех предыдущих матчах сильнее был «Локо». Добились успеха краснодарцы и на этот раз. Правда, лёгкой эту победу не назовёшь. До середины третьей четверти железнодорожники уверенно лидировали, но затем позволили сопернику сравнять счёт. Однако результативные атаки в исполнении Майка Уилкинсона, Максима Григорьева и Максима Шелекота вновь вывели хозяев вперёд и, хотя «Динамо» сражалось, не жалея сил, «Локо» довёл матч до победы. Самым результативным игроком в составе краснодарцев стал Лайонел Чалмерс, набравший 22 очка. В турнирной таблице «Локо» делит второе место с ЦСКА.

Виктор Романов

УСПЕХ

Танцы в «серебре»

В Нижнем Новгороде завершилось юношеское первенство России по фигурному катанию. В соревнованиях танцоров успешно выступили представители «Локомотива» Софья Евдокимова и Егор Базин из Тольятти.

После короткой программы Софья и Егор занимали второе место. Успешно откатав произвольный танец, они по итогам соревнований сохранили за собой вторую позицию. По сумме двух программ Евдокимова и Базин набрали 128,2 балла и стали обладателями серебряных медалей, опередив бронзовых призёров москвичку Анну Яновскую и Егора Кошечева на 5,7 балла. Победителями стали серебряные призёры финала мирового юниорского Гран-при Виктория Синицына и Руслан Жиганшин из Москвы, опередившие Евдокимову и Базина на 22,22 балла.

Роман Вишнёв

ПРЕМЬЕР-ЛИГА

Крах Москвы

В ТРЕТЬЕМ ТУРЕ ПЕРВЕНСТВА РОССИИ ПО ФУТБОЛУ ЧЕТЫРЕ СТОЛИЧНЫЕ КОМАНДЫ ЗАВОЕВАЛИ ЛИШЬ ДВА ОЧКА



Юрий Красножан начал терять очки

звал их возмущение. Гости же незадолго до конца матча благодаря усилиям вышедшего на замену Максима Григорьева смогли счёт сравнять.

Ничья, конечно, лучше, чем поражение. Ведь в прошлом туре при неплохой игре «Локо» уступил «Амкару». Вот и сейчас железнодорожники смотрелись вроде бы неплохо, но победы добиться не смогли. И тренерскому штабу «Локомотива» предстоит ещё немало работы для того, чтобы сбалансировать игру своих подопечных. Кстати, руководство «Локо» намерено опротестовать результат игры с «Ростовом» и требует присудить команде

вернуться домой не солоно хлебавши.

«Спартак» сыграл вяло и уступил «Кубани» – 1:3. Да, кто-то может посетовать на то, что в составе «Спартака» не было главного бомбардира – бразильца Веллитона, пропускавшего эту встречу из-за травмы. Да и отсутствие по той же причине Евгения Макеева, недавно дебютировавшего в сборной страны, вроде бы можно посчитать частичным оправданием неудачи. Вот только не факт, что и при наличии Веллитона и Макеева спартаковцы смогли бы одолеть «Кубань». Проблемы команды Валерия Карпина не в

Железнодорожники в матче с «Ростовом» смотрелись неплохо, но победы добиться не смогли

с берегов Дона поражение, ссылаясь на то, что тот самый Григорьев, сравнявший счёт, заявлен за «Ростов» вопреки регламенту.

Столичные спартаковцы и динамовцы свои матчи проводили на выезде. Поскольку их соперники ещё в прошлом году играли в первом дивизионе, фаворитами этих встреч вполне обоснованно считались москвичи. Однако и те, и другие были вынуждены

отсутствию ряда ведущих игроков, а в нестабильной и неорганизованной игре. И здесь уже вопросы к главному тренеру. Другое дело, что перед домашним матчем в Лиге Европы с «Аяксом» «Спартак» крупно проиграл «Ростову». И через два дня москвичей ждёт четвертьфинальная встреча с «Порту». Если «Спартак» добьётся в ней победы, то неудачу с «Кубанью» болельщики наверняка команде простят.

Динамовцы в Нижнем Новгороде экзаменовали местную «Волгу», но преподавателями они оказались никудышными. Если первая половина матча завершилась миром – 0:0, то в середине второго в их ворота один за другим влетели три гола, и новики премьер-лиги праздновали свою первую крупную победу в турнире. Что касается «Динамо», то, как и в прошлом сезоне, при наличии футболистов высокого европейского уровня – Кевина Кураньи, Звездана Мисимовича – команда демонстрирует нестабильную игру. Да, голевые моменты москвичи создавали, но Кураньи и Ко из выгодных позиций не могли попасть в ворота. Не исключено, что терпение руководства бело-голубых скоро лопнет и главному тренеру «Динамо» Миодрагу Божовичу, который второй сезон не может добиться мало-мальски приемлемого результата, скоро укажут на дверь.

Не смог победить и питерский «Зенит», который в гостях, проведя половину второго тайма в большинстве, не сумел удержать победу над «Спартак-ом» из Нальчика. ЦСКА дома выглядел бледно и довольствовался ничьей с «Краснодаром» – 1:1. «Рубин» и вовсе уступил «Анжи» – 0:1. Если так дело пойдёт и дальше, то нынешний чемпионат подарит нам ещё немало неожиданностей.

Роман Вишнёв
Андрей Мельников

БИАТЛОН

Цена промаха

В ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ ПРОХОДИТ ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ СТАРТ СЕЗОНА – ЧЕМПИОНАТ СТРАНЫ

ОБЛАДАТЕЛЕМ первой золотой медали на чемпионате страны по биатлону стал лидер сборной России Иван Черезов. Он победил в спринте, не допустив ни одного промаха.


Вот другие участники недавнего чемпионата мира в Ханты-Мансийске до медалей не добрались. Евгений Устюгов с одним штрафным кругом финишировал четвёртым, а Максим Максимов, также промахнувшись лишь раз, замкнул первую десятку.

На следующий день Черезов победил и в гонке преследования. На этот раз он допустил одну ошибку на стрельбище, но его соперники промахивались гораздо чаще. Кстати, Устюгов с тремя промахами сумел добраться до «бронзы». Черезов же стал обладателем не только золотой медали, но и автомобиля, который полагался победителю гонки преследования.

– Что буду делать с автомобилем, пока не решил, – рассказал Черезов. – Во время гонки старался не думать о машине. Знал, что Женя Устюгов идёт за мной по пятам, поэтому сохранял концентрацию до последнего рубежа.

У женщин в спринте первое место заняла безошибочно отработавшая на стрельбище Наталья Гусева, которая опередила серебряного призёра Екатерину Юрлову, также отстрелявшую чисто, на 9 секунд. Но не они показали самый быстрый ход. Лучшие всех на лыжне была представительница ЦСК «Локомотив» Анна Богалий-Титовец. Но единственный промах на рубеже отодвинул Анну на третье место. Впрочем, и «бронза» на заключительном соревновании сезона – тоже хороший результат. Вот в гонке преследования Богалий-Титовец с семьёю промахами стала только 12-й. Победила здесь Юрлова, а второй финишировала Светлана Слепцова.

Виктор Романов

Руководство ОАО «Ленгипротранс» с прискорбием сообщает о скоропостижной кончине 2 апреля 2011 года Льва Николаевича Данильчика, директора института с 1971 по 1994 год и директора Музея с 2003 года до последнего дня своей жизни.	Главным для Льва Николаевича был и навсегда остался Ленгипротранс, которому он отдал более 52 лет своей жизни.
	Свою трудовую деятельность Лев Николаевич начал в 1959 году и прошёл путь от инженера до генерального директора.
Лев Николаевич внес огромный вклад в развитие и становление Ленгипротранса – он возглавлял институт в течение 23 лет. В этот период были разработаны проекты по крупнейшим транспортным объектам России и за рубежом, в их числе участок Чара – Тында Байкало-Амурской магистрали, высокоскоростная магистраль Санкт-Петербург – Москва, Латакия – Тартус в Сирии, Черкезкей – Капыкуле в Турции; реконструкция и строительство на участках Октябрьской, Северной, Казахстанской и других железных дорог. С непосредственным участием Льва Николаевича начались большие проектные работы по транспортному освоению западно-сибирского нефтегазового комплекса, многое было сделано и для развития транспортной инфраструктуры Ленинграда (Санкт-Петербурга).	
С 2003 года Лев Николаевич руководил работой Музея, занимался изучением истории института. Им были подготовлены и выпущены два тома о Ленгипротрансе.	
Лев Николаевич вел большую общественную работу, имел высокие государственные награды.	
Лев Николаевич всегда был с Ленгипротрансом и навсегда останется вписанным в его историю.	
Траурные мероприятия пройдут 6 апреля в Санкт-Петербурге. Телефон приемной института – (812) 388-05-20.	
Руководители ОАО «Ленгипротранс», товарищи, друзья, коллеги	

Гудок

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

Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Росприроднадзор. Индекс 50019 http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info

Главный редактор: Александр Репонин
Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересылкин, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)
Выпускающие редакторы: Павел Безяков, Анна Зограф
Редакторы отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (науки), Юрий Сушинев (информации), Владимир Тишков (культуры и спорта), Яна Хазиметова (социальной политики и писем), Алексей Чекалин (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики, бизнеса и по работе с ж/д администрация стран ближнего зарубежья), Павел Крамцов (матет)
Советник главного редактора: Валентин Запелалов | Научный редактор: Анатолий Ходоровский
Номер века Анна Зограф.

Телефоны отделов редакции: эксплуатации 624-69-35 | науки 624-63-14 | бизнеса (499) 262-91-44 | социальной политики и писем 624-73-50, 624-73-76 | новостей (499) 262-92-34 | специальных корреспондентов 983-08-18 | культуры и спорта 624-69-34 | иллюстраций 624-75-72, 262-90-52 | корреспондентской сети (499) 262-58-69 | справочно-библиографический 624-77-79 | производственный 624-56-07, (499) 262-90-25 | бухгалтерия (499) 262-99-34 | секретариат 624-45-16 (т/ф), 983-08-18, (499) 262-26-53, (499) 262-15-56.
E-mail: gudok@css-rzd.ru

Телефоны собственных корреспондентов: Калининград (4012) 58-65-82 | Москва (499) 262-18-66 | Н.Новгород (8312) 48-46-74, Ростов-на-Дону (863) 259-55-25 | Самара (846) 303-49-97 | Санкт-Петербург (812) 457-69-45 | Саратов (8452) 41-66-64 | Хабаровск (4212) 77-80-29 | Челябинск (351) 268-41-09 | Ярославль (4852) 79-39-13.
Наш адрес: ул. Старая Басманная, 38/2, строение 3. Москва 105066
Рукописи не рецензируются и не возвращаются! При перепечатке ссылка на «Гудок» обязательна. Набрано и сверстано в РИЦ газеты «Гудок»

Издатель: ОАО «Газета «Гудок» | Генеральный директор: Борис Калатин
Заместитель генерального директора: Сергей Шатаковский
Отдел распространения: (499) 262-89-69, (495) 624-52-37 (факс)
Реклама: Наталья Гаврилова. Тел.: (495) 624-62-71, 641-05-66, факс: (495) 624-78-53. Welcome@gudok.ru
Материалы с рубрикой, набранной Таксим шрифтом, – на правах рекламы
Открытки: 340 | Фотографический материал: Эстер №1 | 1340 | Москва: 68. Красногорский район, г.о Красногорск: 5, а/м «Батарея», 23 км | Знак №1 | 1104 | 0040 | Платформа в бетче в 19.10. | Печатается в Москве, Астрахани, Барнауле, Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Казани, Калининграде, Кемерово, Краснодаре, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Оренбурге, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Солнечногорске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.