

Компания объявила открытый творческий конкурс среди бойцов студенческих отрядов

Бригады рельсовых автобусов переходят в Дирекцию по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении

Организации обязаны доплачивать любому сотруднику, временно замещающему руководителя

Новый законопроект ужесточает меры наказания за организацию азартных игр вне специально отведённых игорных зон

6 апреля 2011 года	WWW.GUDOK.RU
среда	WWW.GUDOK.INFO
№ 56 (24776)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



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

ОТ РЕДАКЦИИ

Есть ответственность, должны быть и права

После терактов в Домодеове все ведомства заявляли о своём намерении бороться за безопасность на транспорте. Теперь, спустя некоторое время, создаётся впечатление, что для многих процесс оказался важнее результата. Если взять железные дороги, то о чём сегодня хорошо известно общественности? О том, что РЖД буквально в одночасье установили на вокзалах металлоискатели, что открыли досмотровые залы для пассажиров «Сапсана». Полиция усилила патрули на вокзалах. Правда, поскольку речь постоянно идёт о сокращении рядов сотрудников МВД, то раз их прибавилось в одних общественных местах, очевидно, убавилось где-то в других, и от этого спокойнее не становится. Но для того, чтобы ликвидировать целый ряд слабых мест в системе безопасности, необходимо разрешение для ЧОПа на досмотр граждан и право для РЖД создать охранное предприятие с этими функциями. Об этом представители компании уже давно заявляют на всех уровнях. Следует отметить, что данная инициатива не вызывает возражений ни у регулирующих органов, ни у представителей местных органов власти. Более того, железнодорожникам обещана активная поддержка в этом вопросе. Где же соответствующие поправки в законы и другие нормативные акты? Их пока нет. Всем известно, что порой депутаты могут рассматривать и принимать законодательные инициативы с замечательной скоростью – буквально за один день в трёх чтениях. А вот в таком важнейшем деле, как борьба с терроризмом за безопасность пассажиров, реальной правовой помощи «Российские железные дороги» пока не получают. Сегодня по закону за безопасность на транспортных объектах отвечает их владелец. Он должен вкладывать в это деньги, предоставлять соответствующим государственным органам помещения для их работы, проводить различные профилактические мероприятия и т.д. Но общеизвестно, что обязанности всегда предполагают и права, а наделение функциями неизбежно должно сопровождаться формированием необходимого инструментария для их реализации. Соблюдения этого баланса в отношении охраны объектов железнодорожного транспорта ещё предстоит достигнуть. Надеемся, в ближайшей перспективе.

ЦИФРА ДНЯ

202,8

млн Пассажиров перевезло ОАО «РЖД» в январе – марте 2011 года. Пассажирооборот на сети ОАО «РЖД» за январь – март 2011 года вырос на 2% к уровню прошлого года и составил 26 млрд пасс.-км.

БЛИЦ

Пригородный патруль

За порядком в электричках начали следить дружинники



Анатолий Опарко, начальник казанского направления ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания»

– С апреля пригородные поезда патрулирует Добровольная молодёжная дружина. Расскажите, чем занимаются дружинники? – Пригородная компания заключила соглашение о сотрудничестве с межрегиональной ассоциацией «Добровольные дружины страны». Десять молодых людей

патрулируют электропоезда казанского направления МЖД по пятницам, субботам и воскресеньям с 16.00 до 21.00. Мы для них выбрали самые проблемные электрички – шатурские. Некоторые любят здесь выпить, погулять после окончания рабочего дня, чем мешают соседям. И хотя жалоб поступает немного, проблема всё-таки есть. Надеемся, что дружинники помогут её решить. Задача ребят – останавливать распивающих спиртные напитки, курящих пассажиров, а также несанкционированных торговцев. О нарушениях дружинники должны оперативно информировать сотрудников транспортной полиции. – Как можно опознать дружинников? – Они одеты в куртки ярко-красного цвета с надписью «Добровольная молодёжная дружина» и изображением шлема древнерусского воина. В дружину входят студенты юридических вузов и колледжей, а также

работающие молодые люди. Все прошли спортивную подготовку. Однако применять физическую силу им запрещено. Бороться с нарушителями они могут лишь убеждением. Это не бойцы, не охрана, которые могут высаживать из поезда хулиганов. Это интеллектуально подкованные ребята, которые владеют правовой базой и могут разъяснить пассажиру, что он нарушает закон. – Намереваетесь ли вы в дальнейшем использовать дружинников? – Да, если эксперимент окажется успешным, то штат дружинников увеличат до 60 человек, и они будут контролировать порядок и оплату проезда вместе с разъездными кассирами. Дружинники работают безвозмездно, но мы рассматриваем вопрос о предоставлении им специальных бесплатных абонементов, ведь среди них много студентов, пользующихся электричками. БЕСЕДОВАЛА СВЕТЛАНА КАЗАНЦЕВА

РЕКОНСТРУКЦИЯ

Тяговый дебют

ОАО «РЖД» электрифицировало крупный участок южного хода Забайкальской дороги



ФОТО: АНДРЕЙ ЛЕВИН

Первый электровоз прошёл вчера между станциями Карымская и Оловянная Забайкальской магистрали. Эти 147 км – первый и значительный этап реконструкции южного хода дороги.

Напряжение 25 кВ на контактную сеть от Карымской до Оловянной подали в понедельник. Во вторник по электрифицированной линии прошёл вагон-лаборатория, а затем и поезд на электротяге с первыми пассажирами-железнодорожниками. – Это знаковое событие – перемена тяги. Ведь электровозы экономичнее, мощнее и проще в обслуживании, чем тепловозы. Нет забот и с топливом. Теперь мы сможем заметно увеличить перевозку грузов и в Китай, и обратно, – рассказал Сергей Марулин, машинист-инструктор эксплуатационного локомотивного депо Карымская. Он первым провёл электровоз ВЛ80С до Оловянной. Прежде Россию и Китай здесь связывала однопутная дорога протяжённостью 366 км. Причём вся она – от Карымской до Забайкальска – была неэлектрифицированной. И когда к 2005 году в сторону Поднебесной прошло уже 6 млн тонн нефти, было при-

После поездки у специалистов вагона-лаборатории замечаний не было

нято решение о строительстве вторых путей и полной электрификации. Как рассказал «Гудку» начальник отдела внешнеторговых и транзитных перевозок Центральной дирекции управления движением Алексей Кузнецов, ЗабЖД – одно из ключевых направлений грузовых перевозок компании и главный участок в сотрудничестве с Китаем. – Пропускная способность участка Карымская – Забайкальск составляет порядка 20 поездов в сутки. Сейчас по южному ходу ЗабЖД компания поставляет в Китай руду – 262 вагона в сутки. А что касается контейнерных перевозок, в среднем в сутки из Китая проходят три поезда с импортными грузами – около 66 вагонов, – отметили Алексей Кузнецов. Комплексная реконструкция и электрификация направления – один из первых проектов, предусмотренных «Стратегией развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года». С момента начала реконструкции вторые пути построили почти везде от Карымской до Забайкальска. Кроме

того, велось и спрямление пути, в том числе и на самом сложном участке от Седловой до Бурятской. По электрифицированной линии электровоз прошёл нормально. Не было замечаний и у специалистов вагона-лаборатории. Удовлетворён работой устройств СЦБ и начальник службы автоматики и телемеханики ЗабЖД Виктор Сасин: «Всё работает хорошо. Пусть здесь и не новейшая микропроцессорная система, но обновлённая релейная система тоже справляется неплохо». До регулярного сообщения между Карымской и Оловянной на электротяге осталось совсем недолго. Полностью электрифицирован только чётный путь. А постоянное движение поездов на электротяге здесь начнётся уже в начале лета. Реконструкцию участка Карымская – Забайкальск продолжат. В декабре 2012 года планируется электрифицировать участок Оловянная – Борзя. А первый электровоз от Карымской до Забайкальска должен пройти в конце 2013 года.

Игнат Вьюгин

РЕШЕНИЕ

Переоценка на четверых

Планы развития Улан-Баторской магистрали могут быть пересмотрены

Концепцию развития АО «Улан-Баторская железная дорога» (УБЖД) оценит совместная группа в составе самой монгольской магистрали, ОАО «РЖД», Министерства транспорта, дорог, строительства и градостроения Монголии и правительства Агентства железнодорожного транспорта Монголии.

Решение о создании группы принято по итогам заседания правления АО «УБЖД», состоявшегося в Улан-Баторе с участием делегации РЖД во главе с первым вице-президентом компании Вадимом Морозовым. Первый заместитель начальника УБЖД Игорь Домбровский заявил «Гудку», что такая потребность возникла в связи со значительным увеличением объёмов перевозок грузов. «Группа будет наделена полномочиями технико-экономической оценки существующих в рамках концепции разви-



ФОТО: ALAMY/PHOTOS

Для оценки путей развития УБЖД будет создана экспертная группа

тия магистрали проектов», – отметил он. На её основании будут подготовлены мероприятия по модернизации УБЖД. Будут построены новые станции, уложены вторые пути и внедрено интервальное регулирование движения грузовых поездов, что позволит увеличить провозную способность дороги. Генеральный директор Института экономики развития транспорта (дочернее предпри-

ятие ОАО «РЖД») Фёдор Пехтерев сообщил, что пересмотр концепции развития УБЖД связан с ростом перевозок рудных грузов с монгольских месторождений в направлении России и Китая. «Объёмы добычи на них требуют усиленного инфраструктурного сопровождения», – подчеркнул он. Глава ЗАО «ИнтерКаргоКомпани» Ирина Чиганашкина назвала своевременным решение

о создании группы по оценке существующих проектов развития УБЖД. «Потенциал этой магистрали велик в отношении как транзитных перевозок, так и вывоза добываемого там угольного и рудного сырья, объёмы разработок которого устойчиво растут год от года, – заявила она. – Однако пока операторов отпугивает состояние инфраструктуры магистрали, представляющее угрозу для сохранности подвижного состава и затрудняющее реализацию оптимальных логистических схем. Создание группы, наделённой правом давать комплексную оценку состоянию инфраструктурного хозяйства и формировать предложения по его развитию, позволит в перспективе довести магистраль до приемлемых эксплуатационных параметров, что, в свою очередь, приведёт к выходу на УБЖД частных операторов со своими вагонами». ЛЕОНИД ГРИГОРЬЕВ

Интервью

Шаг за шагом к цели



ФОТО: НАУМ ГОРБАТЕНКО

Олег Тонц, вице-президент ОАО «РЖД», генеральный директор ОАО «РЖДстрой»

Пять лет назад было создано ОАО «РЖДстрой». Сегодня это крупная строительно-промышленная компания, занимающаяся строительством, реконструкцией и ремонтом объектов железнодорожной инфраструктуры, промышленных и гражданских сооружений на всей территории страны от Калининграда до Сахалина. О том, что это дало российским железным дорогам и самой компании, мы беседуем с Олегом Тонцом.

– Олег Вильямсович, оправдалась ли ставка ОАО «РЖД» на создание собственной строительной компании?

– Да, конечно. Программой структурной реформы на железнодорожном транспорте предусматривался вывод непрофильных видов деятельности, к которым относится и строительный комплекс. Это и было сделано: на базе дорожных строительных трестов создана дочерняя компания – ОАО «РЖДстрой». До этого работа строительного комплекса строилась на затратном принципе, где главным было освоить выделенные лимиты. А теперь встала задача повысить эффективность инвестиций, которые вкладываются в развитие железных дорог. Поэтому преобразования затронули практически все подразделения – от проектного института до предприятий стройиндустрии. Создав «РЖДстрой», мы имеем возможность влиять на эффективность работы всего строительного комплекса и получать высокое качество по разумной цене. Более того, можем выполнять весь цикл работ – от проектирования до сдачи объекта под ключ.

> Окончание | 5

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Количество тяжеловесов выросло в полтора раза

СвЖД за первые 3 месяца этого года сформировано и пропущено 1343 тяжеловесных состава весом от 7 до 9 тыс. тонн. 178 девятидесятипятитонных составов отправлено по маршруту Колчедан – Дружинино, К соответствующему уровню 2010 года пропущено больше на 464 тяжеловеса (52,8% прироста). Также в первом квартале СвЖД отправлено 1662 длинносоставных поездов (от 71 до 100 условных вагонов).

Почти 10 млн

Объемы перевозок пассажиров на Горьковской магистрали в январе – марте составили 9 млн 884,2 тыс. человек. При этом в поездах дальнего следования за три месяца отправлено 1 млн 512,5 тыс. человек, что на 4,7% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Поездами пригородного сообщения воспользовались 8 млн 368,9 тыс. пассажиров (на 0,8% меньше, чем год назад). Пассажирооборот за первые месяцы вырос на 5,2%.

Кредиты на ветку

Кабинет министров Украины предоставил госгарантии под кредитный проект организации железнодорожного сообщения между Киевом и аэропортом Борисполь. Должна быть построена ветка длиной 37,4 км. Составляющими строительства будут 3 путепровода и эстакада длиной 3,5 км, а также два терминала и пункт техобслуживания электропоездов. Поезда приобретут на сумму 229,17 млн гривен (около \$29 млн). Общий объем привлекаемого кредита составит \$372,313 млн.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Пригород

Автоматизировали кассиров

На вокзале Челябинск в апреле начнётся автоматизированная продажа билетов на электрички.

ОАО «Свердловская пригородная компания» (СПК), обслуживающая пригородное сообщение на ЮУЖД, установит на вокзале восемь терминалов. Они будут работать круглосуточно. По словам заместителя гендиректора по инновационным технологиям СПК Дмитрия Андреева, терминал будет продавать платные, а также выдавать безденежные билеты, через них можно будет оплачивать услуги сотовой связи, Интернета, телевидения. Подобные устройства в перспективе появятся не только на вокзалах и станциях ЮУЖД, но и в торговых центрах, вузах и других общественных местах.

Вокзал в Челябинске первый на Южно-Уральской, где появятся терминалы. Однако СПК уже опробовала автоматизированную продажу на СвЖД. На станциях Свердловской, Тюменской областей, а также Ханты-Мансийского автономного округа работают 112 терминалов.

Евгения Мусихина, сов. корр. «Гудка» Челябинск

Надзор

Прогулки под луной запретили

Подросткам населённых пунктов Иркутской области стало сложнее разгуливать на вокзалах и других объектах железнодорожного транспорта. Как рассказала начальник подразделения по делам несовершеннолетних Восточно-Сибирского ЛУВДТ Анна Новикова, в конце прошлого года в области вступил в силу закон «Об отдельных мерах по защите детей от факторов, негативно влияющих на их физическое, интеллектуальное, психическое, духовное и нравственное развитие в Иркутской области». Согласно ему подростки без присмотра взрослых не должны находиться вне дома с 23 часов вечера и до 6 утра. Однако немалая часть родителей, в чём и убедились участники ночного рейда, легкомысленно относятся к ночным прогулкам своих детей.

– В ходе рейда с вокзала станции Иркутск-пассажирский и его привокзальной площади было доставлено трое подростков. В отношении их родителей заведены административные протоколы. Дальнейшее решение по ним будет принимать комиссия по делам несовершеннолетних, – сообщила Анна Новикова. По её словам, такие рейды будут проводиться постоянно. Подобные мероприятия, подкреплённые областным законом, помогут снизить количество правонарушений, в том числе и на объектах транспорта, сохранят подросткам жизнь. С начала года на Восточно-Сибирской дороге было травмировано трое несовершеннолетних, двое из них со смертельным исходом.

Сергей Кез, сов. корр. «Гудка» Иркутск

Груз

Не панацея  
Увеличивая парк, угледобывающая компания не решает проблему дефицита полувагонов



ФОТО: ИГОРЬ ОКС

Компания «Кузбассразрез-уголь» (КРУ) вкладывает в собственное развитие 13,8 млрд руб. Солидную часть этой суммы планируется потратить на приобретение в этом году двух тысяч полувагонов.

Планы УТМК-Холдинга (управляет КРУ) зафиксированы в соглашении, которое подписали генеральный директор этой компании Андрей Козицын и губернатор Кемеровской области Аман Тулеев. 8,6 млрд руб. пойдёт на техническое перевооружение и реконструкцию угольных разрезов, а 5,2 млрд руб. направляется на строительство новых объектов КРУ.

По словам Амана Тулеева, катастрофа в Японии повлияла на мировые цены угля. Но реально оценить ситуацию сложно, так как кузбасские компании заключили долгосрочные контракты ещё осенью прошлого года. «В контрактах установлены фиксированные цены, которые мы не имеем права менять. Ситуация прояснится осенью. Но в данный момент конъюнктура для угольного рынка очень благоприятная», – считает губернатор.

Впрочем, губернатор подчеркнул, что реализовывать боль-

Никто так и не может ответить на вопрос: если вагоны есть, почему их всегда не хватает?

шие объёмы своей продукции угольным компаниям мешают транспортные ограничения. «Угольщики региона сталкиваются с транспортными проблемами – не хватает полувагонов», – сказал Аман Тулеев.

Для ликвидации дефицита КРУ намерена закупить в этом году две тысячи полувагонов. По словам начальника бюро логистики УТМК Владимира Светоносова, среди поставщиков будут и отечественные вагоностроительные предприятия, и украинские, а закупки будут осуществляться на тендерной основе. При этом представитель холдинга подчеркнул, что планы по увеличению подвижного состава у компании были давно.

По словам заместителя генерального директора Центра фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД» Виктора Стеценко, закупка дополнительного подвижного состава не выход и даже чревата простоями. «На предъявляемый объём перевозок грузов вагонов достаточно. Вопрос не в их нехватке, а в ускорении оборачиваемости. Пропускные способ-

ности железнодорожной инфраструктуры на пределе, портовые мощности не увеличиваются, не хватает локомотивного парка – вот куда нужно вкладываться. А если парк полувагонов будет постоянно увеличиваться, то это грозит только простоями и введением ограничений», – говорит Виктор Стеценко.

Впрочем, в УТМК-Холдинге планируют не просто увеличивать парк вагонов, но и построить обогатительные фабрики, которые, по мнению Андрея Козицына, позволят компании значительно сократить количество подвижного состава для перевозки угля. То есть по железной дороге будет перевозиться обогащённый уголь, позволяющий горнякам зарабатывать больше денег при меньших объёмах реализации. В течение ближайших трёх лет, по словам топ-менеджера, его компания построит в Кузбассе три обогатительные фабрики, стоимость каждой из которых составит более 3 млрд руб. Первая из них – Краснобродская-Коксовая – будет построена уже в этом году.

Клим Палеха

Опыт

Только пассажиры

Комфорт гарантирует наличие оплаченного билета



ФОТО: ГРА. ИГРА – ПЛАС

Руководство Парижского аэропорта Руасси (имени Шарля де Голля) приказало охране с 12 часов ночи до 4 часов утра пускать в здание аэровокзала только пассажиров с билетами и их провожающих, чтобы не допустить прохода лиц без определённого места жительства.

До этого момента в аэропорту ежедневно на ночь оставалось от 90 до 120 бомжей. Руководство аэропорта пояснило, что решение вызвано многочисленными жалобами пассажиров, не чувствовавшими себя в безопасности.

По словам уполномоченного гендиректора аэропорта Франсуа Рюбишона, бомжи, наоборот, стремились прийти в Руасси, чтобы почувствовать себя в спокойной обстановке. «Зимой аэропорт отапливается, летом здесь работают кондиционеры. Некоторые из них спят под камерами видеонаблюдения, чтобы в случае происшествия полиция вмешалась», – возмущается г-н Рюбишон.

Ожидание рейса должно проходить в спокойной обстановке

Как пояснили «Гудку» в отделе организации работы вокзалов Дирекции железнодорожных вокзалов ОАО «РЖД», пассажирам важен комфорт, поэтому на вокзалах ведётся работа по устранению бомжей. «К таким людям подходят сотрудники охраны и просят предъявить билет», – заявили в ДЖВ.

Однако иногда бомжи покупают самые дешёвые билеты, поэтому имеют право находиться на вокзале.

Кроме того, недавно на всех вокзалах крупных городов ввели более строгий пропускной контроль пассажиров в рамках антитеррористических мероприятий: сделали минимальное количество входов и поставили металлоискатели. «Поэтому бомжи вряд ли смогут попасть на вокзал», – заверили в ДЖВ.

Наталья Назарова

Конкурс

Голоса молодых

Студенты расскажут, какая песня помогает им строить и жить

ОАО «РЖД» объявляет творческий конкурс среди бойцов студенческих отрядов.

Конкурс будет проходить в мультимедийном режиме: участники могут представить рассказы, фотографии, видеоролики и даже песни в аудиоформате. Причём подать заявку можно сразу по нескольким номинациям.

Авторы интересных историй из жизни стройотрядов получат шанс выиграть букридер, за самую оригинальную фотографию стройотрядовских будней полагается фотоаппарат. Исполнители самой зажигательной стройотрядовской песни получат электрогитару, а те, кому удастся снять классный видеоролик о стройотряде, – видеокамеру. Конкурсные материалы принимаются на адрес электронной почты stroi.rzd@mail.ru до 1 июля 2011 года (с пометкой в теме письма «На конкурс») или почтовым отправлением по адресу: 107078, г. Москва, ул. Каланчёвская, 15, Центр молодёжных проектов ОАО «РЖД».

Оргкомитет выдвигает следующие требования к форматам посылаемых файлов: истории принимаются в формате .doc или .docx, фотографии – в фор-

Забота

И для большого веса

Под дорогостоящий прибор пришлось делать фундамент

В дорожной больнице на станции Воронеж-1 открылся новый кабинет магнитно-резонансной томографии.

Немецкий магнитно-резонансный томограф открытого типа «Магнетом-С» 0,35 Тесла на основе постоянного магнита фирмы Siemens, поступивший в железнодорожную больницу, пока единственный в Воронежской области и один из самых лучших в Центральном Черноземье.

70 млн руб. Но железнодорожные медики получили его за счёт инвестпрограммы вполне заслуженно: по итогам прошлого года больница заняла второе место по качеству обслуживания в сетевом соревновании.

– Чтобы открыть кабинет МРТ, много сил пришлось вложить просто в обустройство помещения. Для аппарата в 16 тонн пришлось делать фундамент, потребовалось выкопать 50 кубометров грунта, – вспоминает Игорь Окс.



ФОТО: СЕРГЕЙ КИСЕЛЕВ

На новом томографе легко обследовать и маленького ребёнка, и полного ветерана

– Аппарат примечателен тем, что обеспечивает при работе высокое качество изображения, а для пациентов он удобен своей бесшумностью и отсутствием замкнутого пространства, – говорит заведующим лучевой диагностики Игорь Окс. – Если нужно обследовать ребёнка, то мама может стоять рядом и держать его за руку.

Да и взрослые, страдающие клаустрофобией, тоже не будут испытывать неудобств при визите в кабинет МРТ. Не заказан путь и пациентам с избыточным весом – аппарат может принять до 180 кг.

– Хочется, чтобы железнодорожники попадали в больницу пореже. Но если уж заболели, то чтобы врачи как можно скорее поднимали их на ноги. А в медицине очень важно поставить правильный диагноз, от этого зависит дальнейшее лечение, уверен, что новое оборудование поможет вам в этом, – отметил начальник ЮВЖД Анатолий Володько.

Подобных аппаратов на всю страну не больше десятка. Это понятно: цена одного – больше

Но одними только земляными работами дело не ограничилось. Чтобы внести томограф, даже частично разобрали одну из стен.

Сейчас всё настроено, и врачи вместе с первыми пациентами уже успели оценить качества томографа. Рентгенологи говорят, что в задачи нового кабинета МРТ входят исследования головного мозга, позвоночника и спинного мозга, органов брюшной полости, забрюшинного пространства, малого таза, а также мягких тканей суставов. Уже сейчас для удобства пациентов работа кабинета планируется в две смены.

– Если бы не активная помощь руководства дороги, мы могли бы получить томограф намного позже, чем нам того хотелось бы. Большая заслуга и наших медиков: команда очень грамотно сформулировала техническое задание к аппарату, что также повлияло на окончательное решение, – отметила начальник Дирекции медобеспечения Наталья Старых.

Сергей Михалёв, сов. корр. «Гудка» Воронеж

мате jpeg (jpg), песни – mp3 или wma, видеоролики – avi. «Если файл получится большого объёма, его можно разместить на любом файлообменнике и отправить на указанный выше электронный адрес ссылку для скачивания», – отмечают в оргкомитете.

Итоги конкурса будут подведены до 1 августа 2011 года и опубликованы на официальном сайте компании в разделе «Молодёжный» www.young.rzd.

и опубликованы на официальном сайте компании в разделе «Молодёжный» www.young.rzd. г.и, а также в сборнике «Строй-

для при этом строительному направлению. В 2009 году на объектах транспортной инфраструктуры Игр-2014 в Сочи, возводимых ОАО «РЖД», были задействованы 150 студентов железнодорожных и строительных вузов, в 2010 году – более 1000 бойцов со всей страны, а также отряды из Армении и Казахстана. В 2011 году участниками летнего трудового семестра станут 1100 студентов из России, стран СНГ и Балтии. Общение, обмен опытом,

Общение, обмен опытом – всё это

важно. Но нельзя забывать

и про творческую составляющую

отряд.РЖД», который расскажет об отрядах, работающих на возведении объектов транспортной инфраструктуры Игр 2014 года в Сочи.

Стройотряды всегда славись традициями, к которым относятся не только форменная одежда, определённые взаимоотношения внутри коллектива, но и богатый «культурный» слой – песни, истории, ритуалы. «Компания проводит системную работу по развитию движения студотрядов, особое внимание уде-

получение профессиональных навыков – всё это, безусловно, важно. Но нельзя забывать и про творческую составляющую стройотрядовского движения. Мы рассчитываем, что конкурс привлечёт внимание студентов к формированию того самого культурного пласта, ну а за счёт участия стройотрядовцев предыдущих лет будут обеспечены связь поколений и преемственность традиций», – отмечает руководитель Центра молодёжных проектов Станислав Сугак.

Ирина Заверняева

## ТЕНДЕР

## Снизили запросы

УСЛОВИЯ КОНКУРСА СМЯГЧАТ, ЧТОБЫ ОПЯТЬ НЕ СПУГНУТЬ ПРЕТЕНДЕНТОВ

Компания «Литовские железные дороги» (LG) после неудачной попытки выбрать поставщика дизельного топлива на сумму 180 млн литов (\$73,8 млн) объявила новый конкурс. Снизив требования к претендентам, компания рассчитывает повысить их конкуренцию.

Как рассказал «Гудку» начальник отдела закупок LG Саулюс Бразюлис, решение провести повторный тендер на поставку дизтоплива связано с низкой активностью участников в предыдущем, которому не удалось состояться около трёх месяцев назад.

«В прошлый раз заявки на участие в конкурсе подали всего две компании – Orlen Lietuva и Jump, – сообщил господин Бразюлис. – При заполнении тендерных документов обе компании допустили формальные ошибки, в связи с чем тендер был признан несостоявшимся. После проведенных с компаниями переговоров между «Литовскими железными дорогами» и Orlen Lietuva был заключён контракт сроком на три месяца до проведения новых тендерных процедур».

Новый международный конкурс проводится в электронной системе под руководством правительственной службы общественных закупок, которая также регламентирует квалификационные требования к поставщику. По словам Саулюса Бразюлиса, чтобы привлечь большее, чем в предыдущий раз, количество претендентов, LG смягчила ряд этих требований, LG смягчила ряд этих требований. «Мы второе снизили несколько требуемых показателей. В частности, оборот компании-поставщика теперь должен быть в 0,5 раза больше суммы предлагаемой сделки – вместо первоначально заявленных 1,5 раза, – пояснил он. – Также мы сняли требование наличия у компании коэффициента критической ликвидности. Мы ожидаем более высокой активности претендентов и надеемся, что та же Orlen Lietuva будет среди них».

По словам пресс-секретаря Orlen Lietuva Аурелии Тракшялене, сейчас компания анализирует условия конкурса и только потом сможет ответить, примет ли в нём участие.

Экономический аналитик банка DnB NORD Group Екатерина Рояка считает, что повторно организованный железнодорожной компанией конкурс с более демократичными требованиями был ожидаем. «Последние полгода в Литве очень активно дискутируется вопрос об увеличении доходов государственных предприятий, поэтому любые их действия, как в данном случае тендер, просматриваются «под лупами» госчиновников, – пояснила эксперт. – Из-за жёстких условий прошлого конкурса многие компании даже не стали подавать заявки, что и стало причиной столь низкой конкуренции».

МАРГАРИТА МЕНЬШАКОВА

## Обновление

## По выслуге лет

ДОРЕВОЛЮЦИОННЫЕ МОСТЫ ПЕРЕДЕЛАЮТ В ТРУБЫ

Несколько мостов дореволюционной постройки модернизируют под скоростное сообщение Владивосток – аэропорт Кневичи.

Владивостокская дистанция пути – один из лидеров на ДВЖД по числу искусственных сооружений. Только мостов здесь насчитывается свыше 260. Это продиктовано географическим положением путей – дорога тут проходит между предгорьем Сихотэ-Алиньского хребта и Японским морем.

– Как природа создала этот край, так проектировщики ещё при царе проработали трассу: путь идёт бочком-бочком вдоль Амурского залива, вьётся по косогору. Отсюда много ложбин, горных ручьёв, причём весьма бурных. Поэтому и искусственных сооружений немало, среди которых встречаются 1893 года постройки, – рассказывает заместитель начальника Владивостокской дистанции пути по ИСО Николай Быков.

Естественно, со временем то, что построили прадеды, приходится усиливать. Почти ежегодно на дистанции реконструируется два-три искусственных сооружения. Например, в 2010 году были обновлены мосты на 9227-м и 9209-м км.

В этом году эта работа продолжится. Но уже в рамках проекта интермодальных пассажирских перевозок от Владивостока до нового терминала аэропорта Кневичи, расположенного близ города-спутника Артём. Сообщение должно заработать накануне саммита стран – участниц АТЭС в 2012 году, который пройдёт в столице Приморья.

Этот проект предусматривает использование действующей линии Владивосток – Артём-Приморский-1 (около 50 км)

## Решение

## Свой «приёмщик»

СОСРЕДОТОЧЕНИЕ РЕСУРСОВ В ОДНИХ РУКАХ ПОВЫСИТ КАЧЕСТВО



На Куйбышевской дороге локомотивные бригады рельсовых автобусов переходят из Дирекции тяги в дорожную Дирекцию по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении. В перспективе и ремонтный персонал РА также войдёт в пригородную дирекцию.

По словам замначальника отдела эксплуатации и ремонта моторвагонного подвижного состава Дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении Сергея Тёрина, эта мера повысит личную заинтересованность и ответственность машинистов при эксплуатации РА, а ремонтников – при обслуживании машин. Будет проще готовить моторвагонный состав и к выходу на линию.

Дело в том, что для локомотивных дирекций эксплуатация и ремонт моторвагонного состава несвойственны.

– Они ориентированы прежде всего на эксплуатацию и ремонт грузовых и пассажирских локомотивов. А обслуживание РА считалось второстепенной задачей, не требующей особого внимания, – отмечает Сергей Тёрин.

Сегодня основная сложность при ремонте и техобслуживании РА – недостаток соответствующего диагностического и стенового оборудования в депо. Планово-предупредительный ремонт

Рельсовые автобусы весьма востребованы пассажирами, и содержание их в порядке – особая забота пригородной дирекции

автобусов выполняется на базе депо Ульяновск-Центральный и Бугульма. А наиболее проблемные узлы и детали отправляются в Нижний Новгород, на предприятие, специализирующееся на таком ремонте.

### Обслуживание РА считалось второстепенной задачей, не требующей особого внимания

– После определения единой базы по техобслуживанию и текущему ремонту РА решим вопрос и о передаче их ремонта в пригородную дирекцию, – говорит начальник Дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении КбшЖД Олег Ильин.

На базе одного из ремонтных локомотивных депо создадут предприятие по обслуживанию РА и дооснастят его необходимым оборудованием.

Сосредоточение всех ресурсов – автобусов и персонала – в одних руках повысит не только качество техобслуживания, но и подготовку персонала.

К примеру, ранние любой вопрос по работе РА – передислокация, выполнение

дополнительного ремонта – приходилось согласовывать с локомотивными дирекциями и руководством дороги. Не всегда была и возможность потребовать выполнения ремонта в срок. Терялась оперативность. Теперь же спрашивать будут со своих работников.

– В лице бригад мы получим квалифицированный штат «приёмщиков» РА. Ведь перед рейсом машинист принимает состав

после техобслуживания, и, будучи в штате пригородной дирекции и в одной связке с ремонтниками, он уже более ответственно будет относиться к качеству подготовки РА. А мы сможем более чётко контролировать выполнение всех регламентов – напрямую инструктировать локомотивные бригады по порядку приёмки автобусов, – уверен Сергей Тёрин.

Сейчас в парке КбшЖД 13 рельсовых автобусов. За 2011 год к ним добавится ещё два РА2 в трёхвагонном исполнении. Автобусы работают на неэлектрифицированных участках Волго-Камского региона.

ДМИТРИЙ ПОПОВ,  
СОБ. КОРР. «ГУДКА»  
САМАРА

## СЕРВИС

## Откройте, к вам билет

ПРОЕЗДНОЙ ДОКУМЕНТ ДОСТАВЯТ К ПОРОГУ

СЕВЕРО-КАВКАЗСКИЙ ФИЛИАЛ ОАО «ФЕДЕРАЛЬНАЯ ПАССАЖИРСКАЯ КОМПАНИЯ» ПРЕДЛОЖИЛ ПАССАЖИРАМ НОВУЮ УСЛУГУ.

С начала апреля вовсе не обязательно для покупки билета отправляться на вокзал. Теперь билет могут доставить на дом.

– К нам не раз обращались люди с просьбой о доставке билета домой или в офис, – поясняет инициативу начальник Северо-Кавказского филиала ФПК Геннадий Парлюк. – Значит, услуга востребована. Кроме того, расширение спектра сервиса в любом случае положительно скажется на повышении качества обслуживания пассажиров.

Сегодня заказать билет с доставкой на дом могут жители Ростова, Краснодар, Геленджика и Туапсе. В ближайшее время эта возможность появится и у жителей Минеральных Вод и Махачкалы. В дальнейшем, после изучения спроса, возможно расширение географии сервиса.

Для получения билета надо позвонить на номер «Бюро заказов», назвать дату и маршрут следования, паспортные данные и назначить время, в которое ему принять курьера. Оплата билета – при доставке.



ТЕПЕРЬ БИЛЕТ НА ПОЕЗД МОГУТ ДОСТАВИТЬ ПРЯМО ДОМОЙ, НО ЗА ОТДЕЛЬНУЮ ПЛАТУ

– Стоимость доставки 550 руб., – рассказывает Геннадий Парлюк. – Однако при заказе билета в вагоны класса люкс она бесплатна.

Причём ещё не раз рекламированной услугой уже воспользовалось несколько человек. Опрошенные «Гудком» пассажиры на вокзале Ростова-на-Дону услугу ФПК поддержали.

– Отличная идея, – считает ростовчанин Дмитрий Казаков, собирающийся в Москву. – В следующий раз обязательно воспользуюсь этим предложением. Каждый раз приходится выкраивать время, чтобы съездить за билетом в

## ДЕЛОВАЯ ПРЕССА

Одни спорят, другие зарабатывают



Вышел в свет № 7 журнала «РЖД-Партнёр».

Тема номера «Новые инструменты управления вагонным парком» содержит подборку аналитических материалов, в частности, статью Дмитрия Ханцевича «Механизм создан. Дело за игроками» и точки зрения участников перевозочного процесса. Также здесь рассматривается первый опыт работы электронной информационной площадки – прообраза вагонной биржи.

Начальник Центральной дирекции по ремонту грузовых вагонов Николай Бочкарёв рассказывает о предстоящем разделении вагоноремонтного комплекса на три дочерних общества. «В поисках инвестиционного компромисса» – так называется статья Ольги Горбуновой о сложностях с источниками инвестпрограммы ОАО «РЖД».

Первый заместитель генерального директора ОАО «РЖДстрой» Геннадий Талашкин оценивает результаты работы компании в первые пять лет её существования.

В рубрике «Грузы и маршруты» прогнозируются перевозки металлолома в связи с новыми условиями его экспорта. Статья Владимира Каткевича «Полрекорда за год» содержит анализ контейнерных перевозок на Украине. Законопроект о пассажирских перевозках анализируется в статье Татьяны Святкиной «Долгая дорога в Думу». Материал Оксаны Перепелицы «Пока одни спорят, другие – зарабатывают» повествует о проблемах рынка международных автомобильных перевозок в России.

Также в журнале помещены спецпроект «Интеллектуальные системы и безопасность» и приложение «РЖД-Партнёр – Балтия».

АНДРИС ЛАУЦЕВИЧУС



Вокзал Владивостока станет отправной точкой экспрессов в аэропорт Кневичи

плюс укладку нового подъездного пути в 4,1 км – от блок-поста на месте примыкания к существующей инфраструктуре до пассажирского терминала строящегося сегодня аэровокзала.

Сейчас развёрнуто строительство по новому участку.

– Сделан фундамент путепровода через федеральную автодорогу Владивосток – Находка, началось возведение «тела» опор – их должны завершить к середине апреля. Подходная насыпь от места примыкания до конечной станции Аэропорт Кневичи в марте была готова на 60%, – сообщил заместитель начальника Дирекции по строительству и реконструкции объектов железнодорожного транспорта Сергей Степанов.

По его словам, подъездной путь будет электрифицирован и оснащён современными устройствами СЛБ.

Что касается действующей инфраструктуры, то, уточнил главный инженер Владивостокской дистанции Алексей Кабаргин, запланирована модернизация верхнего строения пути, искусственных сооружений и земполотна, а также частичный ремонт переездов в городской черте. Главным образом на участке Вторая Речка – Угольная.

– В программу реконструкции попадают восемь малых мостов – наших «ветеранов». Причём по большинству из них планируется переустройство в водопропускные трубы. Это и более надёжно, и гораздо экономичнее, нежели делать новый мост на существующем пути, – говорит Николай Быков.

Модернизация нужна не только для движения аэроэкспрессов, но и для грузовых поездов повышенного веса. Сейчас решается вопрос о регулярном пропуске составов весом 7 тыс. тонн на направлении Хабаровск – Владивосток: пока что максимально допустимая масса здесь не превышает 6,3 тыс. тонн.

– Уже прошли экспериментальные поездки. Проводили наблюдения: путевая инфраструктура в целом нормально воспринимает семитысячники. Каких-то настораживающих деформаций на пути с жёстким подрельсовым основанием нет. А что касается путей на деревянных шпалах, имеются отдельные проблемы, в связи с чем встаёт вопрос о необходимости их перевода на железобетон, – сказал Николай Быков.

Сейчас по балловой оценке состояние пути оценивается как «хорошее», несмотря на сложности его расположения в плане и профиле.

ПАВЕЛ УСОВ,  
СОБ. КОРР. «ГУДКА»  
Владивосток

кассу, теперь буду заказывать доставку в офис или домой.

Впрочем, если сама услуга вызвала интерес, то её стоимость пассажиры раскритиковали. – Предложение, конечно, интересное, но уж очень дорогое, – считает собирающаяся выехать в Сочи Анастасия Балашева. – 70% людей просто не смогут ею воспользоваться из-за высокой цены. Кто при средней зарплате 10–15 тыс. руб. будет выкидывать на ветер 500 руб.? Думаю, что «красная цена» доставке 100–200 руб.

ИГОРЬ ЕВДОКИМОВ,  
СОБ. КОРР. «ГУДКА»  
Ростов-на-Дону

Компания

От трестов к инновациям

Стройкомплекс ОАО «РЖД» повышает конкурентоспособность за счёт современных технологий

ОАО «РЖДстрой» ведёт свою работу с апреля 2006 года. За пять лет компания, созданная на базе 20 строительно-монтажных трестов строительного комплекса ОАО «РЖД», специализирующихся на производстве строительных материалов и строительно-монтажных работах полного цикла, успела войти в пятёрку крупнейших российских строительных компаний.

Помимо собственно транспортного строительства компания занята реализацией проектов в области промышленно-гражданского строительства от Калининграда до Южно-Сахалинска. За эти годы удалось провести немало крупных проектов, значительно улучшены технологии работы.

Так, за последний год ОАО «РЖДстрой» удалось достигнуть многого в области внедрения инновационных технологий. В основе стремления к инновационному развитию –



Важно не только быстро строить, но и уметь реконструировать с минимальными перерывами в движении

как политика ОАО «РЖД», так и инициатива самой дочерней компании, ведь именно такой путь способствует повышению её конкурентоспособности на рынке транспортного строительства. Один из характерных примеров реализации на прак-

тике инновационной политики – сотрудничество строителей с «НПО ГеоМостПроект», организацией, специализирующейся на проектировании новых объектов транспортной инфраструктуры. Так, в рамках строительства ряда крупных

олимпийских объектов в Сочи, где проводятся работы по строительству автомобильной и железной дороги на Красную Поляну, «НПО ГеоМостПроект» занимается проектированием защитных сооружений на самых сложных участках. На смену

дорогостоящим искусственным сооружениям из железобетона на скально-обвальных участках местности, где разрушительные последствия стихийных бедствий наиболее ощутимы и непредсказуемы, компания разрабатывает новые средства защиты – сетчатые улавливающие барьеры и удерживающе-улавливающие сетчатые конструкции.

Важное значение имеет и существенное сокращение времени проектирования и монтажа барьеров, что позволяет быстро реагировать на аварийные и чрезвычайные ситуации и оперативно контролировать безопасность движения на опасных участках транспортной сети. Ещё один пример – гидроизоляция пролётных строений железнодорожных мостов на совмещённой дороге Адлер – горноклиматический курорт «Альпика-Сервис» в Сочи. Эта технология используется для защиты металлических конструкций, исключая необходимость дополнитель-

ной защиты от механических воздействий.

Важным этапом в инновационном развитии ОАО «РЖДстрой» стало сотрудничество с зарубежными компаниями. Началось оно в феврале 2010 года, когда компания внесла свою долю в уставный капитал созданного совместно с австрийской Alpine Bau предприятия «Alpine-РЖДстрой» в рамках планов ОАО «РЖД» по развитию широкой колеи 1520 в Европе. Создание совместного предприятия было вызвано необходимостью управления технологически сложными строительными проектами на территории Евросоюза, а также освоения современных технологий специализированного железнодорожного строительства, в первую очередь тоннельного. В рамках данного СП планируется строительство инфраструктурных олимпийских объектов в Сочи, в частности двух тоннелей.

Также ОАО «РЖДстрой» совместно с компанией «Альп-

транзит Бреннер Баулос А1 – Грундаусрюстунг» участвует в строительстве тоннеля в Европе между Австрией и Италией, который станет частью транспортного коридора «Север – Юг». Это позволит российской команде, участвующей в реализации совместных с австрийской стороной проектов, получить возможность освоить уникальную технику тоннельного строительства. Совсем недавно – в конце марта этого года – ОАО «РЖДстрой» подписало трёхсторонний меморандум по производству бетонных блоков LVT с компаниями Vigier Rail и Sonnevile, где Vigier Rail, обладатель прав на технологию LVT в Европе, выступает поставщиком оборудования, а Sonnevile – разработчиком и владельцем технологии LVT. В ОАО «РЖДстрой» понимают необходимость развития кадрового потенциала. Для этого в компании создана специальная группа студентов, часть из которых направляется на стажировки за рубеж.

Альбина Булатова

### Страховое акционерное общество «ГЕФЕСТ»

*поздравляет ОАО «РЖДстрой» с 5-летним юбилеем!*

За этот короткий срок вы смогли достичь высокого уровня, зарекомендовать себя как одну из ведущих компаний на рынке транспортного строительства. ОАО «РЖДстрой» были построены сотни уникальных объектов железнодорожной инфраструктуры по всей стране от Южно-Сахалинска до Калининграда.

Мы высоко ценим наше плодотворное сотрудничество и надежное партнерство и надеемся на продолжение наших добрых отношений и взаимопонимания.

Уверены, что высокий потенциал компании, опыт работы, профессиональный коллектив будут и дальше востребованы для решения стратегических задач модернизации железнодорожной инфраструктуры страны.

Желаем стабильности и процветания, воплощения в жизнь всех планов и замыслов. Пусть успех и удача в делах всегда сопутствуют всем, кто трудится в ОАО «РЖДстрой»!

### Уважаемые коллеги!

От имени сотрудников группы компаний «СК МОСТ» поздравляем коллектив «РЖДстрой» с 5-летием компании!

По заказу «РЖДстрой» группа компаний «СК МОСТ» уже не первый год выполняет работы по строительству и реконструкции искусственных сооружений. Мы гордимся партнерством с компанией, зарекомендовавшей себя высокопрофессиональным подходом к организации самых сложных работ.

От всей души желаем сотрудникам «РЖДстрой» удачи, благополучия, неиссякаемой энергии и оптимизма!

**Группа компаний «СК МОСТ»**

### История

## Фундамент созидания

#### Всё начиналось в годы первых пятилеток

Об организации строительства НКПС в 1936 году

Приказ товарища Л. М. КАГАНОВИЧА

Народный комиссар путей сообщения Лазарь Каганович 15 марта издал приказ «Об организации строительства НКПС в 1936 году». В соответствии с постановлением СНК и ЦК ВКП (б) от 11 февраля с.г. «Об улучшении строительного дела и об удешевлении строительства» и постановлением СНК СССР от 3 марта 1936 года «Об организации в системе НКПС подрядных территориальных строительно-монтажных трестов по железнодорожному строительству и всесоюзных трестов по выполнению специальных работ» с целью создания в системе НКПС постоянно действующих подрядных строительных организаций, обладающих собственной материально-технической

базой и постоянными кадрами строителей, народный комиссар приказал организовать территориальные строительно-монтажные тресты и всесоюзные специализированные тресты:

- Сибирский трест с центром в г. Новосибирске
- Уральский трест (г. Свердловск)
- Центральный трест (г. Москва)
- Украинский трест (г. Киев)
- Сталинский трест (г. Днепропетровск)
- Юго-Восточный трест (г. Воронеж)
- Казахстанский трест (г. Акмолинск)
- Трест Трансгражданстрой (г. Москва)
- Всесоюзный трест по строительству мостов «Мостотрест» (г. Москва)
- Всесоюзный трест «Трансигналь-вострой» (г. Москва)

- Кавказский трест (г. Тифлис)
- Всесоюзный трест по проектированию, строительству и монтажу объектов водоснабжения и гидротехнических сооружений «Трансводстрой» (г. Москва)
- Всесоюзную контору «Транстрой-механизация» (г. Москва).

Для наиболее гибкого выполнения разбросанных по сети дорожных работ и с целью более экономного выполнения их в составе трестов создаются строительные поезда.

Организацию трестов нарком предложил закончить к 1 апреля.

Все перечисленные тресты подчинены Центральному управлению железнодорожного строительства НКПС, а трест «Трансигналь-вострой» – Центральному управлению сигнализации и связи.

**«Гудок», 18 марта 1936 года**  
**(публикуется с сокращениями)**

## ОАО «ТРАНССИГНАЛСТРОЙ»

тел.: (495) 645-98-01  
факс: (495) 645-98-01 (доб. 109)  
tss@transsignalstroy.ru  
www.transsignalstroy.ru

### Уважаемый Олег Вильямсович!

Позвольте поздравить Вас и весь коллектив ОАО «РЖДстрой» с юбилеем!

К своему 5-летию юбилею вы подошли с богатой и обширной предисторией. Сегодня ОАО «РЖДстрой» – это компания, которая профессионально управляет проектами и строит самые сложные объекты железнодорожной инфраструктуры своими силами и с привлечением подрядных организаций. «РЖДстрой» по праву считается крупнейшей компани-

ей, обеспечивающей выполнение строительных работ на всей территории России. Под Вашим руководством находятся высокопрофессиональные подразделения, обладающие всеми необходимыми компонентами успешного решения задач в области строительства: знаниями, опытом, квалификацией, ответственностью, умением работать на результат, продуманной кадровой и социальной политикой и многим другим.

Силами Ваших специалистов выполняются крупномасштабные проекты высокого уровня сложности, решаются задачи, связанные с работами в особых условиях движения поездов. Внушительные объемы

строительства, безупречное качество работы, надежность в партнерских отношениях обеспечивают Вашей компании лидирующие позиции в отрасли.

ОАО «Трансигналстрой» дорожит партнерскими связями, установленными между нашими организациями. Знаковыми событиями стала успешная работа наших компаний на таких объектах, как «Организация высокоскоростного пассажирского движения на участке Москва – Санкт-Петербург», «Комплексная реконструкция участка Карымская – Забайкальск». Надеемся, что в будущем мы упрочим наши партнерские отношения и воплотим в жизнь крупнейшие транспортные проекты.

Желаем Вам крепкого здоровья, сил, энергии для воплощения новых проектов, большого счастья и благополучия!

С самыми искренними пожеланиями,

Председатель Совета директоров ОАО «Трансигналстрой»

Е.И. Малов

Генеральный директор ОАО «Трансигналстрой»

В.Е. Авилов

РЕКЛАМА

БЕЗУПРЕЧНАЯ ДЕЛОВАЯ РЕПУТАЦИЯ

Крупнейшая компания в России по строительству и монтажу устройств автоматики и телемеханики, связи, энергоснабжения на железнодорожном транспорте и в метрополитенах

Интервью

# Шаг за шагом к цели

За пять лет ОАО «РЖДстрой» стало одной из самых крупных строительных компаний России

>Начало | 1

– Как, на ваш взгляд, удалось «РЖДстрою» за короткий срок стать одним из серьёзных игроков на рынке транспортного строительства?

– «РЖДстрой» за это время действительно превратился в очень крупную строительно-промышленную компанию, которая сегодня обеспечивает выполнение генподрядных и подрядных работ в области строительства, реконструкции и ремонта объектов железнодорожной инфраструктуры, промышленных и гражданских сооружений на всей территории России. С каждым годом растёт объём выполняемых ею работ. На текущий момент договоры в её портфеле оцениваются в сумму более 54 млрд руб.

Компании поручена реализация очень важных проектов: комплексной реконструкции участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород и железнодорожных подходов к морским портам на берегу Финского залива, строительства железной дороги Карабулы – Ярки в Красноярском крае, а также комплексная реконструкция участков Карымская – Забайкальск и Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань.

ОАО «РЖДстрой» прошло квалификационный отбор как подрядная организация и с 2011 года на общих основаниях участвует в конкурсах на право выполнения работ для ОАО «РЖД». А победу там может обеспечить лишь умение выполнять заказы в срок, с высоким качеством и по конкурентной цене.

«РЖДстрой» сумел закрепиться на строительном рынке. Это подтверждает интерес к ней сторонних заказчиков, в том числе государственных ведомств. Доля их заказов в портфеле компании тоже растёт. Так, на прошлой неделе она выиграла тендер на строительство Олимпийского парка в Сочи, в котором будут проходить церемонии открытия и закрытия зимней Олимпиады. Там предстоит проложить все коммуникации и инженерные сети, построить пешеходные дорожки, аллеи, площади, в том числе центральную спортивную площадку и тренировочный центр для фигурного катания, возвести множество других сооружений, включая вертолётную площадку и объекты обеспечения безопасности.

– А можно назвать слагаемые такой конкурентоспособности?

– Главное то, что наши строители способны реализовать проект любой сложности. К тому же эта компания одна из немногих, умеющих работать в условиях действующих железных дорог, можно сказать, под «колёсами поездов», и она имеет для этого соот-



ФОТО: АРХИВ ОАО «РЖДСТРОЙ»

ветствующие допуски. Кроме того, в ней работает команда профессионалов, которая творчески относится к делу. В качестве примера приведу реконструкцию линии Карымская – Забайкальск. На самом сложном её участке Андриановка – Седловая вместо мостов были построены металлические гофрированные водопропускные трубы. Одна из них уникальна: её длина – 77 м, диаметр – почти 6 м, а высота насыпи над трубой – 27 м. Нагрузка при этом составила 54 тонны на квадратный метр конструкции.

Новая технология позволила сократить срок строительства до 3 месяцев с 11, которые требовалась для обычной железобетонной трубы. Трудоёмкость работ уменьшилась в 2,5 раза. Снижена и стоимость с 711 тыс. до 503, 4 тыс. руб. за метр. Если для перевозки железобетонных конструкций требовалось 44 вагона, то секции гофрированной трубы уместились в трёх. Такая водопропускная труба может служить до 80 лет.

Применение подобных технологий говорит о высокой квалификации работников компании. И это тоже важное слагаемое конкурентоспособности.

– Новые технологии, несомненно, дают новое качество работ, увеличивают долговечность сооружений. Но почему с таким трудом они пробивают себе дорогу? Что мешает их внедрению?

– Главная проблема – инертность нормативной базы в строительстве. Она тормозит

АМЕРИКАНСКИЕ МОСТЫ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ – ГОРДОСТЬ «РЖДСТРОЯ»

внедрение современных технологий. Так, из-за отсутствия нормативных документов была свернута программа строительства композитных мостов на железнодорожной линии Москва – Санкт-Петербург. Проект не смог пройти государственную экспертизу.

Можно привести и другие примеры. Так, укладка стрелочных переводов на железобетонном бруске практикуется уже 30 лет. Но сметные нормы на применение этой технологии до сих пор отсутствуют. Нет и прямых расценок на все виды работ, выполняемых железнодорожной техникой при строительстве объектов пассажирского комплекса (вокзалов, платформ). Отсутствуют расценки и на сооружение металлических гофрированных труб длиной более трёх метров. Особенно негативно сказывается отсутствие нормативной базы для строительства магистралей со скоростями выше 160 км/ч. Необходимы документы, регламентирующие проектирование, строительство и сметное нормирование объектов инфраструктуры для скоростного и высокоскоростного движения.

Раньше транспортные объекты возводились в основном по типовым проектам. В результате целые поколения заказчиков, проектировщиков и строителей были воспитаны на принципе простой привязки типовых решений к местным условиям. Это сводило творчество к минимуму. Зачем что-то придумывать, если в СНиПах

всё прописано, что нужно делать и как нужно делать. Десятками лет типовые решения не пересматривались, новые технологии и материалы не внедрялись или внедрялись, когда уже морально устаревали. Сегодня ряд отраслевых научных учреждений, в том числе ВНИИЖТ, НИИмостов, ЗАО «Интегрированные транспортные системы» и ЦНИИС, занимаются разработкой нормативов в области железнодорожного строительства,

53,6 км рельсошпальной решётки, построено 24 искусственных сооружения, 26 пассажирских и грузовых платформ, реконструировано 8 станций и 21 тяговая подстанция. И всё это с применением инновационных технологий. В частности, земляное полотно было укреплено и усилено с помощью армогрунтовых конструкций и разрядно-импульсных технологий. Использовались также композитные материалы (георешётка, геотекстиль, пенополистирол). На станциях Торбино и Боровенка смон-

## Мы имеем возможность влиять на эффективность работы всего строительного комплекса

однако работа ведётся не согласованно. Стандартизация и сертификация в сфере строительства, внесение изменений в нормативную базу – процесс очень длительный. Его необходимо ускорить, чтобы обеспечить широкое применение инноваций.

– Скажите, а что удалось сделать компании за прошедшие пять лет?

– Немало. Построены и реконструированы десятки километров пути, искусственных сооружений, объектов пассажирского комплекса. Компания принимала активное участие в подготовке линии Москва – Санкт-Петербург к высокоскоростному движению поездов. С 2006 по 2009 год был выполнен огромный объём работ: спрямлено 6 кри-

тированы новые экспериментальные стрелочные переводы с непрерывной поверхностью катания и внешними замыкателями, обеспечивающие скорость движения до 250 км/ч. А в бесстыковой путь на линии уложены рельсы повышенной прочности и прямолинейности японской компании Nipponsteel и Нижнетагильского металлургического комбината.

Компания провела и реконструкцию моторвагонного депо Металлострой, преобразив его до неузнаваемости. Сегодня оно успешно обслуживает высокоскоростные поезда «Сапсан», курсирующие между двумя столицами.

– Есть ли у неё сегодня приоритетные проекты?

– Их много. Назову лишь один: в рамках подготовки к Олимпиаде-2014 «РЖДстрой»

занимается усилением железнодорожной инфраструктуры на линии Туапсе – Адлер, в частности, ведёт строительство двухпутных вставок с целью увеличить её пропускную способность. Протяжённость этой линии – 102, 8 км, вторых путей насчитывается более 45 км, а до 2012 года необходимо построить ещё 30 км. Работа непростая: строительство ведётся в условиях сложного горного рельефа, на берегу моря. Приходится возводить каменные дамбы и волноломы, укреплять земляное полотно, реконструировать искусственные сооружения, которых там насчитывается более 600. Но если до начала работ пропускная способность направления Туапсе – Сочи – Адлер составляла 54 пары поездов, в том числе 40 пассажирских, то после реконструкции она увеличится до 70 пар.

– Какие задачи вы ставите перед «РЖДстроем» в связи с реализацией утверждённой правительством «Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года»?

– Задачи очень большие и очень важные. Мы сегодня отстаём от развитых стран по плотности железнодорожной сети. В России она составляет 5 км на 1000 кв. км территории, тогда как в Канаде – 6,7 км, а в США – 27,7 км. Поэтому до 2030 года планируется построить более 20 тыс. км новых железнодорожных линий, а также существенно расширить полигоны скоростного и высокоскоростного движения.

В связи с этим на плечи проектировщиков и строителей ложится львиная доля работы по модернизации существующих и строительству новых железных дорог. Предстоит реализация таких масштабных проектов, как строительство трансконтинентальной магистрали от Якутска к Берингову проливу протяжённостью свыше 3,5 тыс. км и Северо-Сибирской магистрали Нижневартовск – Белый Яр – Усть-Илимск длиной более 2 тыс. км. Будут строиться и высокоскоростные магистрали. Поэтому необходимо наращивать объёмы работ, ускорять темпы строительства. А это возможно лишь при использовании инновационных технологий. Приведу такой пример. На 45–47-м км линии Санкт-Петербург – Москва нами построен участок безбалластный пути. Этот путь не нуждается в периодическом ремонте, срок его службы – не менее 50 лет. Конечно, он дороже обычного. Но если оценивать затраты на весь жизненный цикл, то безбалластный путь окажется в 11 раз дешевле традиционной конструкции. И он позволяет обеспечить интенсивное высокоскоростное движение.

А вот аналогичный пример: на трассе Туапсе – Адлер построена волноотбойная стенка из композитных материалов. Она прочнее конструкции из бетона. У композитных материалов к тому же меньше вес, поэтому можно обходиться без тяжёлой техники, да и само строительство занимает в 1,5–2 раза меньше времени, чем с использованием традиционных материалов. Срок службы их составляет 70 лет, тогда как железобетонных конструкций – всего 15. Поэтому задача ясна: реализовать стратегию необходимо на основе инновационных технологий с минимальными затратами и максимальной эффективностью.

– А что бы вы пожелали компании «РЖДстрой» в день её первого юбилея?

– Прежде всего успешного завершения текущих проектов, а также новых перспективных планов и финансового благополучия. Хочу пожелать ей быть всегда интересной и востребованной компанией для заказчиков и потенциальных инвесторов, а для сотрудников – гарантом социальной ответственности, возможности профессионального и карьерного роста.

Хочу пожелать железнодорожным строителям созидательного труда, который всегда востребован. Ведь точки роста экономики возникают там, где мы строим новые магистрали и открываем транспортные коридоры. С дорог начинается новая жизнь.

БЕСЕДОВАЛА ТАМАРА АНДРЕЕВА



ФОТО: АРХИВ ОАО «РЖДСТРОЙ»



ФОТО: АРХИВ ОАО «РЖДСТРОЙ»



ФОТО: АРХИВ ОАО «РЖДСТРОЙ»

2008 год: строится станция Пуршево на Северной дороге

2009 год: сдано в эксплуатацию депо Металлострой

2010 год: строительство многоэтажного жилого дома в Чите

РАЗЪЯСНЕНИЕ

Замерззать некогда

СКОЛЬКО НЕОБХОДИМО ОТРАБОТАТЬ НА СЕВЕРЕ, ЧТОБЫ ДОСРОЧНО ВЫЙТИ НА ПЕНСИЮ



– Я более 20 лет работаю мон­тёром пути на станции Сортировочная Северной дороги. Могу ли я рассчиты­вать на досрочное назначение трудовой пенсии в 50 лет? Знаю, что в Мурманской области мужчины выходят на пенсию в 55 лет. И сколько надо отработать? Слышал, вроде 12 лет и 6 месяцев на участках с интенси­вным движением поездов. И попадают ли под эту категорию мон­тёры пути, ведь нам также приходится выезжать с ремонтом на участ­ки с интенсивным движением поездов?

ВАЛЕРИЙ СОКОЛОВ (ФАМИЛИЯ ИЗМЕНЕНА)

– В федеральном законе от 17 декабря 2001 года № 173-ФЗ (пп. 5 п. 1 ст.27) «О трудовых пенсиях в РФ» сказано, что право на досрочное пенсионное обеспечение предоставляется мужчинам по достижении возраста 55 лет, если они проработали не менее 12 лет 6 месяцев в качестве рабочих локомотивных бригад и работников категорий, непосредственно занятых в организации перевозок и обеспечении безопасности движения на железнодорожном транспорте и имеющих страховой стаж не менее 25 лет.

Перечень профессий и должностей, на которые распространяется вышеуказанная норма, содержится в списке, утверждённом постановлением правительства от 24 апреля 1992 года № 272.

В этом списке указан и мон­тёр пути, занятый на текущем содержании, ремонте пути и искусственных сооружений на участках магистральных дорог с интенсивным движением поездов.

В соответствии с ч. 2 ст. 28.1 закона «О трудовых пенсиях в РФ» лицам, проработавшим не менее 15 календарных лет в районах Крайнего Севера или не менее 20 календарных лет в приравненных к ним местностях и имеющих необходимый для досрочного назначения трудовой пенсии по старости страховой стаж и стаж на соответствующих видах работ (в том числе и предусмотренных пп. 5 п. 1 ст. 27 вышеуказанного закона) возраст, установленный для досрочного назначения пенсии, уменьшается на пять лет.

Таким образом, если автор обращения отработал в должности мон­тёра пути, занятого на текущем содержании, ремонте пути и искусственных сооружений на участках магистральных дорог с интенсивным движением поездов, не менее 12 лет 6 месяцев и имеет общий страховой стаж не менее 25 лет, из которых не менее 15 лет – в районах Крайнего Севера, то он вправе рассчитывать на досрочное пенсионное обеспечение по достижении 50 лет.

Олег Шунатов, ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА ДЕПАРТАМЕНТА УПРАВЛЕНИЯ ПЕРСОНАЛОМ ОАО «РЖД»

МЕРЫ ПРИНЯТЫ

– Я живу в Иркутской области. Обращаюсь к вам от имени многих своих коллег и односельчан. У нас отменили электричку № 7051, которая всех устраивала. На ней многие ездили с работы. Мало того что приезжаем на работу очень рано – минут за 30–40, теперь ещё и после работы приходится ждать практически час. Очень просим, верните нам, пожалуйста, эту электричку.

Сергей Смирнов – Уважаемые пассажиры! Учитывая ваши пожелания, пригородный поезд № 7051 Иркутск-пассажирский – Черемхово восстановлен в действующем графике движения и курсирует ежедневно, кроме субботы и воскресенья (приказ № 832 от 8 февраля 2011 года за подписью начальника Восточно-Сибирской железной дороги).

Анатолий Сысолятин, и.о. начальника Дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении Восточно-Сибирской железной дороги



БЕЗОПАСНОСТЬ

Помогли опыт и интуиция

ОСМОТРИКИ ВАГОНОВ ПРЕДОТВРАТИЛИ АВАРИИ И СХОДЫ

БДИТЕЛЬНОСТЬ ОСМОТРИКОВ ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО ВАГОННОГО ДЕПО КАРТАЛЫ Южно-Уральской магистрали предотвратила последствия, к которым могли привести серьёзные дефекты в вагонах.

Для бригады старшего осмотрика вагонов парка прибытия пункта технического осмотра вагонов станции Карталы-2 Андрея Юркова прибывший на шестой путь поезд был не первым. Ночная смена в полном разгаре. Один состав сменяется другим. Ремонтники за это время успели обслужить пять грузовых поездов. Осмотрщики работают в хорошем темпе.

В только что прибывшем составе порожние вагоны из Казахстана. Бригада занимает исходные позиции. Андрей Юрков осматривает вагоны с одной стороны, Андрей Максимчук – с другой. Свет фонаря привычно направляют на самые уязвимые детали и узлы. Внимательно осматривают литые детали тележки. Трещину боковой рамы на внутреннем радиусе R-55 Андрей Юрков заметил сразу, хотя она и не бросалась в глаза. Такой дефект у вагонников считается трудновывяляемым. Осмотрщик ещё раз внимательно пригляделся: трещина 80 мм была сквозной и выходила на поверхность. Опасный дефект. Подобный стал в нынешнем году причиной аварий на Горьковской и Куйбышевской дорогах.

Вагон отцепили. Безопасности ничто не угрожало. «Опыт сказался, – коротко объясняет Андрей Юрков. – А вагон-то совсем новый, в прошлом году его на «Алтайвагонзаводе» построили.

Андрей Юрков в вагонном депо Карталы работает 17 лет. Два года был слесарем на ПТО, а потом освоил профессию осмотрика. Год назад стал старшим, теперь у него своя бригада.

«Высокая техническая подготовка, интуиция, внимательность – его профессиональные козыри. Только в прошлом году он выявил три сложных дефекта в надрессорных балках и боковой раме, 26 неисправностей автосцепного устройства, обнаружил выпадение валика подвески тормозного башмака», – говорит начальник ПТО вагонов станции Карталы-2 эксплуатационного вагонного депо Карталы Бакыт Мурзабаев. В нынешнем году Андрей Юрков отмечен за бдительность. За обнаруженную трещину боковой рамы ему вручена премия в 5 тыс. руб. Кроме того, по существующему на ЮУЖД положению о премировании за выявленные дефекты (а трещина боковой рамы котируется по самой высокой ставке) Андрей получил ещё 10 тыс. руб.

Бригада у Андрея Юркова за много лет сложилась крепкая, слаженная. «Андрей деловой, нормальный, ответственный мужик, на которого можно положиться. И бригада



Андрей Юрков уверен, что тяжела не работа, а ответственность

у него такая же. Года два назад на ПТО не было мастера, и на него возложили руководящие обязанности. Справлялся очень хорошо», – говорит о своём коллеге старший осмотрщик – мастер Анатолий Шакулов.

«Когда знаешь работу, она не кажется трудной. А вот ответственность – это действительно тяжело. Самое главное для осмотрика, чтобы обслуженный вагон проследовал гарантированный участок пути. За это душа болит. Ты обеспечиваешь безопасность, а это много значит», – признаётся Андрей Юрков.

В прошлом году в дополнение к привычным молоточкам и шаблонам пункт технического обслуживания Карталы-2 получил досмотровые штанги. «Они отлично подходят для выявления трещин в литых деталях вагона. Удобное зеркало и яркий фонарик позволяют заглянуть в самые труднодоступные места. Не зря их используют при досмотрах и пограничники», – говорит Андрей. Без хорошего инструмента качественно обслужить почти 600 вагонов (10 поездов) в смену было бы почти невозможно.

Осмотрщики с особым пристрастием относятся к вагонам постройки двух-

трёхлетней давности. В них-то и выявляется наибольшее количество дефектов. «Если в старых вагонах сказывается качество ремонта, то в новых – отсутствие госприёмки, которая существовала раньше. Практически ко всем производителям литая есть претензия», – с досадой отмечает Андрей. Только за последние пять дней на их ПТО выявили трещины в двух надрессорных балках и трёх боковых рамах. И все – в новом подвижном составе.

Если в старых вагонах сказывается качество ремонта, то в новых – отсутствие госприёмки

В эти дни героем стал и осмотрщик парка отправления станции Карталы-1 Юрий Семенов.

«Угольный маршрут для Троицкой ГРЭС прибыл из Казахстана. Подхожу к шестому с головы вагон. Неравномерный прокат на одном из колёс сразу обратил на себя внимание. Решил присмотреться, а вдруг что-нибудь серьёзное», – рассказывает он. Молоточек не отозвался привычным звуком. Проверил ещё раз.

Интуиция не подвела – трещина 30 см длиной и 3 см глубиной переходила с диска на обод и уже подбиралась к поверхности катания. В таком состоянии колесо вряд ли довело бы вагон до пункта назначения. Ещё немного, и авария была бы неминуема. Вагон отцепили и направили в ремонт. А внимательного осмотрика поощрили двумя премиями по 5 тыс. руб. – по положению о премировании за выявленные дефекты и от начальника депо.

«У Юрия Семенюка опыт работы осмотриком всего три года. Но у него

отличные технические знания. Помогла многолетняя работа на ремонте вагонов. Он специалист по автотормозному оборудованию, но, как видим, трещины в колёсах тоже становятся его «коньком», – такую характеристику дал осмотрику начальник ПТО станции Карталы-1 Игорь Табаков.

Евгения Мусихина, СОБ. КОРР. «ГУДКА» ЧЕЛЯБИНСК

НАША КОНСУЛЬТАЦИЯ

По шапке и денежка

ДОПЛАТЫ ЛЮБОМУ СОТРУДНИКУ, ВРЕМЕННО ЗАМЕЩАЮЩЕМУ РУКОВОДИТЕЛЯ, ОБЯЗАТЕЛЬНЫ



ФОТО: ИРИНА ВОЛКОВА

– Обязана ли организация производить доплату работнику, замещающему начальника отдела, находящегося в отпуске?

Александр Завьялов

– Работнику, исполняющему обязанности временно отсутствующего начальника без освобождения от своей основной работы, производится доплата за исполнение этих обязанностей. Размеры доплаты устанавливаются по соглашению сторон трудового договора (ст. 151 ТК). При этом следует иметь в виду, что условия оплаты труда, предусмотренные трудовым договором или соглашением, не могут быть ухудшены по сравнению с условиями оплаты труда, установленными ТК и иными нормативными правовыми актами (ст. 135 ТК). Согласно п. 1 разъяснения Госкомтруда СССР № 30, ВЦСПС № 39 от 29 декабря 1965 года «О порядке оплаты временного заместителя» заместителю выплачивается разница между его фактическим окладом (должностным, персональным) и должност-

А где доплата за начальника?

ным окладом замещаемого работника (без персональной надбавки).

Ранее в п. 1 разъяснения была норма, что разница в окладах не выплачивается штатному заместителю или помощнику генерального директора, а также главному инженеру, который замещает отсутствующего руководителя. Эти пункты были отменены определением Верховного суда от 11 марта 2003 года № КА03-25 как ущемляющие права работников и противоречащие ст. 151 ТК.

Таким образом любому работнику, в том числе и штатному заместителю гендиректора, для которого замещение отсутствующего руководителя – прямая обязанность по договору, нужно доплачивать за временное исполнение обязанностей руководителя.

Яков Купреев, главный правовой инспектор труда Роспрофжела

ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

Дети с компенсацией

РОДИТЕЛЯМ-ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКАМ В СМОЛЕНСКЕ ВЕРНУЛИ ЧАСТЬ ЗАТРАТ НА СОДЕРЖАНИЕ ДОШКОЛЯТ

– Мой ребёнок посещает Детсад № 60 ОАО «РЖД» в Смоленске. В конце прошлого года у нас в экстренном порядке стали собирать заявления на компенсацию за содержание ребёнка в негосударственном дошкольном учреждении, хотя мы считаем, что данная компенсация нам была положена с ноября 2009 года. Но при обращении в течение 2010 года к заведующей она отвечала, что компенсация нам не положена, так как выплачивается только при посещении ребёнком государственных и муниципальных учреждений. Потом всё же с нас собрали эти заявления, причём только за второе полугодие 2010 года, а за первое отказали. При этом заведующая сослалась на положение № 285 от 19 мая 2010 года, согласно которому мы можем получить компенсацию только начиная с июня 2010 года. Вот мы и хотим узнать, законно ли это?

Мария Семёнова (ФАМИЛИЯ ИЗМЕНЕНА) Смоленск

– Закон № 148-ФЗ «О внесении изменений в закон РФ «Об образовании» по поводу компенсации части родитель-



ФОТО: АЛЕКСЕЙ ЖАВНО

ской платы за содержание детей в негосударственных дошкольных образовательных учреждениях» был подписан 17 июля 2009 года.

Порядок обращения за компенсацией, а также порядок её выплаты родителям воспитанников, посещающих негосударственные дошкольные образовательные учреждения в Смоленской области, определён постановлением администрации области от 19 мая 2010 года № 285.

Договор о назначении, наислении и выплате родителям компенсации части родительской платы, взимаемой

за содержание детей в негосударственном образовательном учреждении «Детский сад № 60 ОАО «РЖД», между управлением образования и молодёжной политики администрации Смоленска, муниципальным учреждением «Централизованная бухгалтерия» и дошкольным учреждением был заключён 6 декабря 2010 года. Руководитель образовательного учреждения имеет право принимать заявления от родителей на выплату компенсации только после заключения данного договора.

Для получения компенсации родители представляют в образовательное учреждение необходимые документы, в свою очередь учреждение формирует дело и в течение трёх дней передаёт его в уполномоченный орган.

Компенсация выплачивается не более чем за шесть месяцев, предшествующих месяцу подачи заявления о выплате компенсации со всеми необходимыми документами.

Владимир Мягков, начальник службы корпоративных коммуникаций Московской железной дороги

Личные финансы

# Не только кредитная история

## Люди оказались в ловушке из-за чужих семейных неурядиц

Подобного рода истории не-редко доводилось слышать на больших и малых станциях, и описываемую ситуацию можно отнести к разряду ти-пичных.

«Уважаемая редакция! Обра-щаемся к вам за помощью и поддержкой! Мы – бывшие и работающие железнодорож-ники, наши семьи стали залож-никами непорядочности одного человека.

Дело в том, что, работая на железной дороге в Б-не, По-танина Людмила Валерьевна (сегодня ведущий специалист одной из холдинговых струк-тур) взяла в Сбербанке ипотеч-ный кредит. Мы, уверенные в том, что это жильё станет зало-говой базой, согласились быть её поручителями. Искренне радовались тому, что человек будет жить в своей квартире. Некоторое время Людмила ис-правно платила кредит. Когда у неё появилась возможность продвинуться по служебной лестнице и переехать жить в губернский центр, она ею вос-пользовалась. Там ведь отлич-ная зарплата, новый круг обще-ния, высокий статус.

Потанина продала квар-тиру в Б-не (в разы дороже, чем купила), только вот долг банку возвращать не спешила. Мало того, Людмила взяла ещё один ипотечный кредит уже в ТрансКредитБанке и по льго-тной ипотеке, предоставленной ей как железнодорожнице, за очень большую сумму купила элитную квартиру в большом городе.

А Сбербанк подал иск в суд за неуплату долга. И мы, ставшие поручителями в расчёте на её добросовестность, теперь вы-нуждены краснеть в суде. Мы пытались разбудить совесть в



Попытка помочь коллеге неожиданно обернулась вызовом в суд

душе этой женщины, звонили ей, просили, убеждали, только всё зря.

На наше имущество наложен арест. Мы, поручители, пребы-ваем в состоянии шока, а По-танина процветает, зная, что, если заёмщик отказывается платить, то банк взыщет долг через суд с поручителей...

С уважением, Владимир Ивантеев».

Мы сидим с ним в кафе, и между чашками ложатся на стол исковое заявление банка, копия определения о подготовке дела к судебному разбирательству, договор поручительства и дру-

гие документы, подготовлен-ные адвокатом ответчика. Мой собеседник, судя по всему, уже сполна ощутил себя в новом для себя качестве.

Городской суд определил: «Принять меры по обеспе-чению иска в виде наложения ареста на имущество и денеж-ные средства Потаниных и поручителей (далее фамилии, имена, отчества, в том числе Ивантеева) солидарно в преде-лах заявленной суммы в 506658 руб. 80 коп.». – Только теперь понимаю, что необдуманно легко отнёсся к просьбе сослуживца – мужа

Людмилы Потаниной, как и я, работника резерва проводни-ков, стать поручителем по их со-вместному с женой кредитному договору с банком, – говорит он. – Людей знал много лет, в их порядочность верил, да и сумма

Уволенный по сокращению, он уже несколько месяцев искал работу.

– Но кто возьмёт на работу человека с необеспеченным исковым заявлением банка, тем паче с судебным решением

железнодорожники с хорошими заработками, видимо, ждут раз-вития событий.

Оптимальным выходом из сложившейся ситуации Иван-теев считает погашение соза-ёмщиками, в первую очередь главной из них – Людмилой, задолженности перед банком, но сомневается в таком исходе, ведь Б-н, особенно Б-н железно-дорожный, в самом деле город не великий, и слухи о неблаго-получии в семье Потаниных по нему уже разошлись.

– Да, наш брак с Потаниным распался, – подтвердила Люд-мила, когда мы встретились с ней в пресс-службе управления дороги. Было видно, что же-нщине трудно даётся разговор. Но с появившимися слезами она быстро справилась, собра-лась, стремление быть понятой возобладало.

– О трудностях, свалившихся на меня после развода, гово-рить не буду, – продолжала Потанина, – справлюсь сама и четырнадцатилетнюю дочь одна подниму. Но положение с расчётом по кредитам, осо-бенно взятым в Сбербанке, сильно осложнилось. Бывший муж при расставании взял его погашение на себя, а я должна была рассчитываться с Транс-КредитБанком, этот кредит значительно крупнее. Какое-то время это соглашение выполня-лось. И вдруг узнаю о судебном иске ко мне. Попыталась прояс-нить ситуацию у Виталия, но он оборвал все нити отношений, даже с дочерью. Об алиментах я уже не говорю, исчез человек, и телефона его не знаю.

Понадобилось время на осмысление ситуации и поиск выхода. С банком достигнута договорённость о том, что он отзовёт иск в суд, а я смогу и впредь пользоваться кредитом,

если погашу образовавшуюся задолженность. Другого вы-хода и не вижу: 115 тыс. руб. долга – всё же не полмиллиона. Хотя и эти деньги найти очень нелегко, но я это сделаю до назначенной даты судебного заседания. Спасибо тем пору-чителям, которые, зная мою ситуацию, относятся к ней с пониманием и терпением. У остальных прошу прощения за доставленные неприятности. Ничего другого я сделать, к со-жалению, не могу.

Она встала и ушла, красивая, уверенная в себе, а я остался в задумчивости под сочувствую-щими взглядами сотрудниц пресс-службы: ведь какой, ка-залось, был в руках материал о человеке, потерявшем совесть! И кого винить в том, что он не состоится? Ивантеева, бросив-шего тень на репутацию своей старой знакомой и воспольши-вшего своим обращением отдел писем редакции? Потанину? Но квартирно-кредитный процесс её саму поставил в тяжелейшее положение: ещё долгие годы предстоит ей рассчитываться за оба кредита.

В день судебных слушаний на мою электронную почту пришло сканированное изо-бражение приходного ордера Б-нского отделения Сбербанка: от гражданки Потаниной при-нято 115000 руб. Первую задачу Людмила Валерьевна успешно решила...

Так о чём писать? И тут вспомнились последние строки из письма Ивантеева в «Гудок»: «Просим через вашу газету сде-лать эту историю достоянием общественности и предупре-дить других поручителей».

Александр Шамов, спец. корр. «Гудка»

P.S. Все события подлинные. Фамилии изменены.

Закон

## Легальные игры

В Госдуме предлагают открыть официальные онлайн-казино

2 апреля в парламент внесён законопроект президента, ужесточаю-щий меры наказания за организа-цию азартных игр вне специально отве-дѐнных игорных зон.

Первый зампред комитета Госдумы по законодательству Владимир Груздев предложил создать в каждом из ре-гионов официальные игорные зоны в виде интернет-казино. «По завер-шении строительства игорных зон в выделенных местах было бы логично открыть интернет-сайт, на котором зарегистрированные пользователи могли бы принимать участие в игре в режиме онлайн, своего рода выде-ленную игровую зону в сети», – заявил Владимир Груздев.

Депутат добавил, что для борьбы с подпольными казино необходим отдельный техрегламент, который

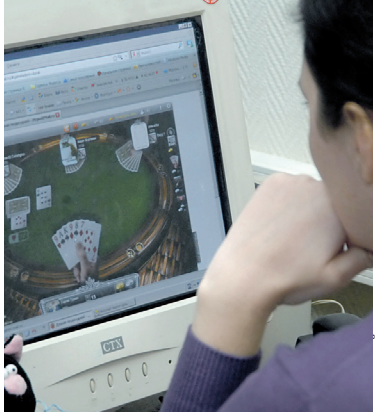


ФОТО: СЕРГЕЙ РОДИН

позволит перекрывать доступ к не-легальным сайтам на уровне интернет-провайдеров.

Генеральный директор Российского агентства развития информацион-ного общества Александр Айгистов считает, что прежде чем вводить но-

вые запреты необходимо провести дополнительные исследования. «Не-обходимо понимать, почему люди увлечены интернет-казино, – это поможет и привлечь клиентов на легальные игорные площадки, и эф-фективнее бороться с нелегалами», – отметил Александр Айгистов. Эксперт подчеркнул, что с запретов, тем более на уровне провайдеров, начи-нать нельзя. «В Интернете огромное количество лазеек, которые позволят обходить запрет, например нелегал-ные заведения заведут себе хостинг на территории официально выделенных игровых зон. Кроме того, управление «К» МВД придётся расширять на по-рядок, поскольку даже просто сле-дить за исполнением запрета будет очень сложно», – добавил Александр Айгистов.

Константин Филатов

16-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМ, ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ

26–29 АПРЕЛЯ 2011 • МОСКВА, ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР»

# ТРАНСРОССИЯ

8 национальных павильонов, 32 страны-участницы.  
506 экспонентов, 12,400 посетителей, 18,185 м² экспозиции.

ПОЛУЧИТЕ БЕСПЛАТНЫЙ БИЛЕТ НА [www.transrussia.ru](http://www.transrussia.ru)

Организатор: При поддержке: Генеральный информационный партнер: Стратегический медиапартнер: Генеральный спонсор:

Merano, Italy  
The Meran Kurhaus  
Мерано, Италия

Международная конференция  
International conference

## РОЛЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РАЗВИТИИ ЕВРОПЕЙСКОГО ТУРИЗМА

THE ROLE OF RAILWAY IN THE EUROPEAN TOURISM

14-15 АПРЕЛЯ / APRIL 2011

+7 (495) 988 2801

Генеральный партнер  
General Partner

Организатор  
Organizer

При поддержке  
Supported by

Генеральные информационные партнеры  
General Information Partners

Russian Railways

БИЗНЕС ДИАЛОГ

РЖД: партнер

Гудок

Исследования

Проверка на резонанс

Учёные ЦАГИ РЕШАЮТ ПРОБЛЕМУ «ТАНЦУЮЩИХ» МОСТОВ

Специалисты Центрального аэрогидродинамического института им. профессора Жуковского завершили испытания автодорожного моста через реку Волгу у города Кинешмы.

Они исследовали аэроупругую устойчивость нового сооружения. Как оказалось, в его исходном варианте при скорости ветра более 20 м/с могут возникать опасные резонансные колебания. В мае прошлого года именно «ветровой резонанс» вызвал «танец» подобного моста в Волгограде. Интенсивность его колебаний тогда достигала 0,75 м, что случилось впервые в практике балочного мостостроения. Именно после этого события учёные решили проверить автодорожный мост в Кинешме, имеющий пролёты такой же длины и находящийся в эксплуатации с 2003 года. Эксперимент проводился в аэродинамической трубе ЦАГИ на модели пролётного строения моста, выполненной в масштабе 1:30, и со скоростью ветра до 40 м/с. По словам заместителя начальника отделения норм прочности, нагрузок и аэроупругости ЦАГИ Константина Стрелкова, для устранения опасных колебаний специалисты института исследовали пять вариантов обтекателей. Они разработали наиболее оптимальную конструкцию, способную повысить безопасность эксплуатации действующего строения.



ФОТО: ИТАР – ТАСС

Аэродинамические испытания мостов повысят безопасность их эксплуатации

По итогам выполненных работ учёные рекомендовали строителям по обоим боковым торцам нескольких пролётов моста установить разработанные в ЦАГИ специальные обтекатели для гашения опасных колебаний. Как сообщил Константин Стрелков, автодорожный мост в Кинешме стал уже шестнадцатым сооружением, испытанным в подмосковном городе Жуковском. В предыдущие годы в аэродинамических трубах ЦАГИ сотрудники института испытывали на прочность и аэроупругую устойчивость модели различных балочных и вантовых мостов. Среди наиболее известных – автодорожные переходы через реку Обь (Сургут), Москву-реку в Серебряном Бору, Оку (Муром), Волгу (Дубна), реку Самару. Очень ответственным заданием для специалистов ЦАГИ стала проверка в трубе моста на остров Русский через пролив Босфор Восточный в Японском море во Владивостоке. Как известно, именно там осенью 2012 года пройдёт саммит организации Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС).

Андрей Стрельцов

Цифры и факты

22 млрд

руб. выделяют на финансирование технического перевооружения наблюдательной сети Росгидромета до 2030 года. Как сообщил глава Минприроды Юрий Трутнев, её модернизация позволит повысить качество и достоверность прогнозов погоды, а также улучшить систему предупреждений об опасных природных явлениях. Сейчас наблюдательная сеть состоит из 1877 станций и 3104 постов, планируется дополнительно открыть ещё около 1700 пунктов наблюдений. По оценке министра, ожидаемый экономический эффект от повышения качества прогнозов и системы предупреждений составит не менее 55 млрд руб. в год.

Наталья Курская

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», Росприродель. Индекс 50019 http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info

Личность

Не сидеть на богатствах

У истоков Северо-Кавказской дороги стоял писатель и драматург

Немало сил к появлению на карте железных дорог России Таганрога приложил Нестор Кукольник, друг Гоголя, Брюллова и Глинки.

Кукольник родился в Санкт-Петербурге. В 1829 году окончил Нежинскую гимназию высших наук князя Безбородко. Однако выпущен был без аттестата, так как проходил одним из главных обвиняемых из студентов по «делу о вольнодумцах» – это был отголосок событий на Сенатской площади. Ещё в гимназии Нестор начал заниматься творчеством, но известность пришла к нему в 1834 году, когда на сцене Александринского театра была поставлена его пьеса «Рука Всевышнего Отечество спасла». Среди его знакомых – Брюллов, написавший его портрет, Глинка, сложивший музыку на его стихи, Гоголь, с которым он познакомился в гимназии, Салтыков-Щедрин, Шевченко и многие другие представители тогдашнего цвета культурной жизни страны.

В 1843 году Кукольник поступает на службу в канцелярию Военного министерства. Крымская война застаёт его в Новочеркасске, куда он был прикомандирован к штабу Войска Донского. На его плечас снабжение действующей армии. А после окончания боевых действий в чине действительного статского советника Кукольник оседает в Таганроге.

С начала 60-х годов он начинает бороться за то, чтобы в Таганроге появилась железная дорога.

«Если начнётся дорога из Харькова в Таганрог, то жизнь Таганрога примет совершенно другие фазы, – пишет он издателю и журналисту Андрею Краевскому. – Не потому что я живу в Таганроге, а потому, что я zelo изучил этот край. Скажу решительно, что Таганрог для России важнее Одессы и Риги, но вам известно, как хромает и как близорука наша администрация. Почему и надо бить и бить на эту дорогу, пока вразумеют. Теперь я пишу об этом Мельникову; я его крепко уважаю, но и у него есть здоровые предубеждения, и на него имеют влияние, а потому я и от него жду ошибок».

Дело в том, что вокруг прокладки новой дороги разгорелась целая война. По словам исследователя и биографа Александра Николаенко, Ростов-на-Дону в лице своего городского головы Байкова ратовал за Ростов



ФОТО: WWW.ARTUR.RU

Среди друзей Нестора Кукольника был Карл Брюллов, который и запечатлел его на полотне

только как за перспективный единственный порт на Азовском море. Предлагалось от Харькова дорогу направить через Лисичанск, Луганск и Грушевку на Ростов. Далее торговая связь Ростова с Азовским морем должна была идти через гирла Дона (так называют здесь протоки речной дельты), которые надо было сделать судоходными. Дорога на Таганрог в этом случае оказывалась просто лишней тратой денег.

Кукольник негодовал: «Дайте нам другую дорогу с каменным углем, тогда только можно будет взвешивать и сравнивать пользы двух соперниц, а пока первенство между всеми дорогами в России, несомненно, за Таганрого-Харьковскою. Право, смешно подумать, что у нас скоро наберётся до 4 тысяч верст дорог, для которых рельсы мы выписываем из Англии; топим locomotives последними дровами, а сами сидим неподвижно на втуне лежащих железных рудах и неизмеримых запасах каменного угля».

Писателя поддержал член Русского географического общества Гельмерман: «За-

падная окраина Донецкого уезда богата каменным углем и северная и юго-восточная его оконечности. А потому, если направить по всем этим богатствам железную дорогу, она принадлежала бы к числу самых производительных и придала бы минеральному богатству края то огромное значение, которое оно заслуживает».

В ход пошли обычные для железнодорожных концессий того времени приёмы. Байков подкрепил своё предложение прокладки дороги через Лисичанск – Луганск – Грушевку на Ростов 100 тыс. руб., которые вручили великому князю Михаилу Николаевичу. А Кукольник в качестве председателя городской комиссии по строительству железной дороги разработал, по сути, технико-экономическое обоснование выбора трассы через Таганрог.

«Особая комиссия шаг за шагом прошла по местности, предполагаемой удобнейшей для продвижения железного пути, и в подробностях перемерила соображения Таганрогского комитета, – писал он. – Нахо-

История

Спартанский «Шарик»

Паровозы военной поры были простыми и выносливыми

Острый недостаток локомотивов на советских железных дорогах в годы Великой Отечественной войны и невозможность массового их выпуска в нашей стране вынудили правительство разместить заказ в США.

Американцы решили возобновить для русских выпуск паровозов серии Е, разработанных ещё по заказу царской России. Однако в жёстких рамках военного времени быстро переориентировать заводы им было сложно, и в качестве временной меры американцы поставили в СССР 200 паровозов типа 1-4-0. Любопытно, что одним из условий заказа оговаривался минимальный габарит

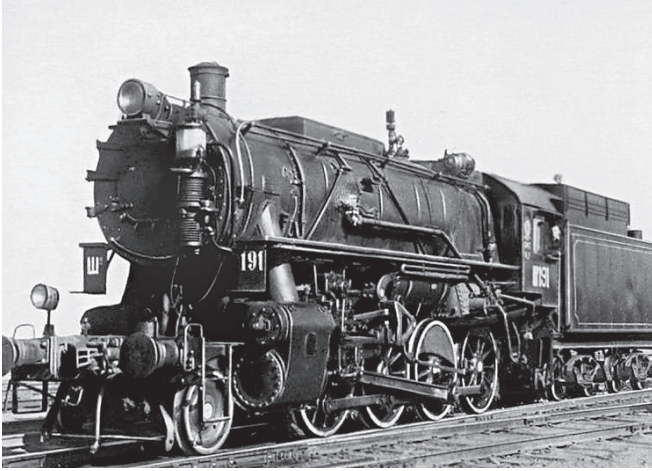


ФОТО: ИТАР – ТАСС

Американские «Шарики» окончили свои дни на японской колее

локомотива, что позволяло их эксплуатировать на любых железных дорогах мира.

Новые локомотивы относились к так называемым военным паровозам. Их строили с

Кроссворд

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Внутренность мягкой игрушки. 5. «Бритоголовый», совершивший побег от дедушки и от бабушки. 9. Писатель «поострей», чем юморист. 10. Великан, богатырь. 11. У автомобилей она есть всегда, у человека бывает при переломах. 12. Что закусывает управляемая кобыла и неуправляемый человек? 13. С её помощью Иван-царевич сломал жизнь Кощею. 16. Боевое искусство Страны восходящего солнца. 17. Первая встреча в жизни новорождённого. 19. Размер чего-либо, имеющий значение. 21. Позднейший период каменного века. 25. Целомудренное зодиакальное созвездие. 26. У него морда кирпичном, и ему всё нипочём. 27. Главное богатство «тёртого калача». 30. Кто открыл лучи, насквозь пронизывающие человека? 31. Какая птица живёт в часах? 32. Чтобы пользоваться им у начальника, нужно его сначала заслужить, а потом оправдать. 33. Мастер ручного ремесла.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. «Рабочая лошадка» на птицефабрике. 2. Учёный муж, занимающийся флорой. 3. «Поднимай!» на языке стропальщиков. 4. Ряд переходящих друг в друга подворотен на языке архитекторов. 5. Часто ломается, будто паяц. 6. «Микроской» в кармане Шерлока Холмса. 7. Душа компании, который за словом в карман не лезет. 8. Крупное музыкальное произведение для хора. 14. Деньги, на которые продавец решил вас не обчитатьъ. 15. Фрагмент туши, близкий к голове. 18. Возглас после «На старт!» и перед «Марш!». 19. Начинающий в таблице Менделеева. 20. Актёр, изобразивший советским зрителям легендарного сыщика с Бейкер-стрит. 22. В неё можно и самому разбиться, и машину раскокать. 23. Хранилище записанных студентом лекций. 24. Набег Будённого или Чапаева. 28. Ядовитый газ, образующийся при тлении угляй. 29. Показатель «сжатой» травы.

Составил Михаил Сергеев

минимальным количеством цветных металлов (в основном бронзы). Помимо этого паровозы-солдаты отличались от обычных ещё и упрощённой конструкцией, а допуски размеров были более свободными, что удешевляло и ускоряло их производство.

В СССР «американцы» получили серию Ш<sup>3</sup>, что означало: американский паровоз, эквивалентный российской серии Ш.

«Американцы» поступили на Октябрьскую, Белорусскую, Приволжскую, Естонскую и Казахскую железные дороги.

В 1957 году 50 паровозов переделали на колено 1067 мм и отправили для работы на Южно-Сахалинскую железную дорогу.

Елена Мирошника

Криминал

Недоброе утро

Новое рабочее место тут же стало местом преступления

Следователями линейного отдела внутренних дел (ЛОВД) на станции Новосибирск-Главный завершено расследование и передано в суд уголовное дело в отношении 26-летнего жителя Новосибирска, совершившего несколько краж у коллег.

Сергей устроился работать в вагон-ресторан фирменного поезда «Сибиряк» Новосибирск – Москва. В первый рабочий день он познакомился с поваром Константином, с которым тут же выпили. После чего из карманов одежды повара, висевшей в служебном купе, новоявленный собутыльник похитил более 7 тыс. руб. Затем Сергей присвоил себе и плеер, принадлежавший директору вагона-ресторана. Милиция, вызванная директором, нашла его дома. Уголовное дело было возбуждено по статье «Кража с причинением значительного ущерба». Похищенные вещи вернулись к законным владельцам.

Александра Васильева

Ответы на кроссворд за 5 апреля

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Гитарист. 9. Упаковка. 10. Фотограф. 11. Чтение. 12. Трико. 15. Утыта. 17. Пепси. 18. Выпивка. 19. Грунт. 21. Ласка. 23. Обидчик. 24. Ореол. 25. Афера. 27. Канат. 30. Октава. 31. Максимум. 32. Иероглиф. 33. Аномалия.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

2. Изолятор. 3. Аромат. 4. Иврит. 5. Туфли. 6. Харчо. 7. Свинопас. 8. Балерина. 13. Реприза. 14. Кавычка. 16. Автол. 17. Палка. 19. Геология. 20. Увертюра. 22. Каракули. 26. Физика. 27. Капля. 28. Нимфа. 29. Токио.

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. Отпечатано: 340 | Типографический комплекс: Эстер-М | 134000 Москва, обл. Краснодарский район, п. о. Красногвардейск, 5, а/м «Ватсон», 23 км | Зона № 11-04-0006 | Подписано в печать в 19.55. | 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, Соликамске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.