

Компания объявила открытый творческий конкурс среди бойцов студенческих отрядов

6 апреля 2011 года www.gudok.ru
среда www.gudok.info
№ 56 (24776) E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

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

| От редакции

Есть ответственность, должны быть и права

После терактов в Домодедове 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 целий 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 компаний 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 отвечают 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 достичь. 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 дружинники страны». Десять молодых людей

патрулируют электропоезда каланского 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

Реконструкция Тяговый дебют

ОАО «РЖД» ЭЛЕКТРИФИЦИРОВАЛО
КРУПНЫЙ УЧАСТОК ЮЖНОГО ХОДА ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ ДОРОГИ



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 прошёл 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, – отметил 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».

По 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

Интервью

Шаг за шагом к цели



Олег Тони,
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 Тони.

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

– Да, конечно. Программой структурной реформы на железнодорожном транспорте предусматривался вывод не-профессиональных видов деятельности, к которым относятся 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 встал задача повысить эффективность инвестиций, которые вкладываются в развитие железных дорог. Поэтому преобразования затронули практически все подразделения – от проектного института до предприятий строиндустрии.

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

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 Правительственного 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-



Для оценки путей развития УБЖД будет создана экспертиза группы

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 решением

о создании группы по оценке существующих проектов развития УБЖД.

«Потенциал этой магистрали велик в отношении как транзитных перевозок, так и вывоза добываемого тут угля и рудного сырья, объёмы разработок которого устойчиво растут год от года, – заявила она. – Однако пока операторов отпустили со стояния инфраструктуры магистрали, представляющее угрозу для сохранности подвижного состава и затрудняющее реализацию оптимальных логистических схем. Создание группы, надёжным 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

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Количество тяжеловесов выросло в полгода раза

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

Почти 10 млн

Объёмы 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 объём привлекаемого кредита составит \$372,313 млн.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

ПРИГОРОД

Автоматизировали кассиры

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

ОАО «Свердловская пригородная компания» (СПК), обслуживающая пригородное сообщение на ЮУЖД, установит на вокзалах 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,
соб. корр. «Гудка»
Челябинск

НАДЗОР

Прогулки под луной запретили

Подросткам населённых пунктов Иркутской области стало сложнее разговаривать на вокзалах и других объектах железнодорожного транспорта.

Как рассказала начальник подразделения по делам несовершеннолетних Восточно-Сибирского ЛУВД 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 ночных рейдов, легкомысленно относятся к ночных 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, – сказала 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,
соб. корр. «Гудка»
Иркутск

ГРУЗ

Не панацея

УВЕЛИЧИВАЯ ПАРК, УГЛЕДОБЫВАЮЩАЯ КОМПАНИЯ НЕ РЕШАЕТ ПРОБЛЕМУ ДЕФИЦИТА ПОЛУВАГОНОВ



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

Планы УГМК-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 на уголь. 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 коньонктура для угольного рынка очень благоприятная», – считает губернатор.

Впрочем, губернатор подчеркнул, что реализовывать боль-

шую объёмами 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 УГМК Владимира Светоносова, среди поставщиков будут и отечественные вагоностроительные предприятия, и украинские, а закупки будут осуществляться на тендёровой 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 УГМК-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

– Аппарат примечателен тем, что обеспечивает при работе высокое качество изображения, а для пациентов он удобен своей бесшумностью и отсутствием замкнутого пространства, – говорит завотделением 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 неудобства при визите в кабинет МРТ. Не заканчивать путь и пациентам с избыточным весом – аппарат может принять до 180 кг.

– Хотется, 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

70 млн руб. Но железнодорожные медики получили его за счёт инвестиций в поликлиники. Воронежской

– 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.



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

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

Сейчас всё настроено, врачи вместе с первыми пациентами уже успели оценить качество 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.

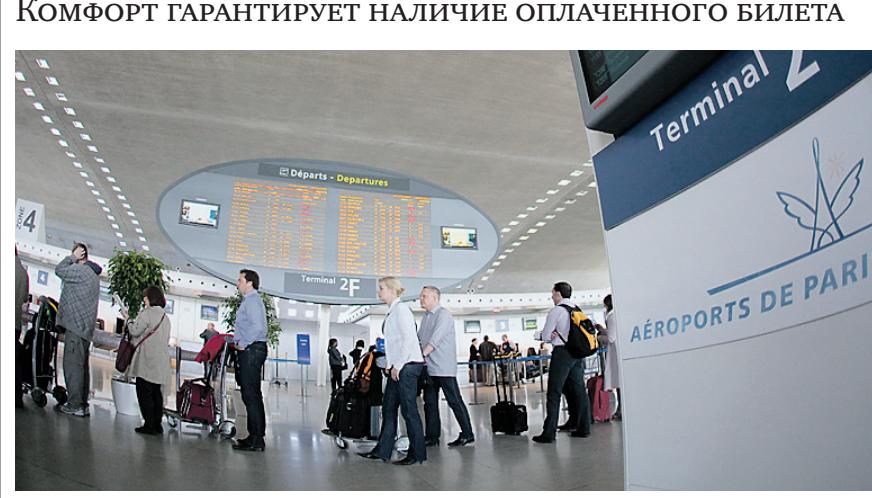
– Если бы не активная помощь руководства дороги, мы могли бы получить томограф намного позже, чем нам того хотелось бы. Большая заслуга и наших медиков: команда очень грамотно сформулировала техзадание к аппарату, что также повлияло на окончательное решение, – отметила начальник ЮВЖД Анатолий Володько.

Сергей Михаилев,
соб. корр. «Гудка»
Воронеж

Опыт

Только пассажиры

КОМФОРТ ГАРАНТИРУЕТ НАЛИЧИЕ ОПЛАЧЕННОГО БИЛЕТА



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 мультиформатном режиме: участники могут представить рассказы, фотографии, видеоролики и даже песни в аудиоформате. Примечательно, что заявку можно сразу по нескольким номинациям.

Авторы интересных историй из жизни строитрядов получат шанс выиграть букиндер, за самую оригинальную фотографию строитрядов будней полагается фотоаппарат. Исполнители самой зажигательной строитрядовской песни получат электротитар, а те, кому удастся снять классный видеоролик о строитряде, – 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 высыпаемых файлов: истории принимаются в формате .docx или .doc, фотографии – в формате jpg (jpg), песни – mp3 или wma, видеоролики – avi. «Если файл получится слишком большим, 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.ru, а также в сборнике «Строитряды», который расскажет об отрядах, работающих на возведении объектов транспортной инфраструктуры Игр-2014 в Сочи.

Строитряды всегда славились 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 студитрядов, особое внимание уделяется профессиональным навыкам – всё это, безусловно, важно. Но нельзя забывать и про творческую составляющую строитрядового движения. Мы рассчитываем, что конкурс привлечёт внимание студентов к формированию того самого культурного пластика, ну а за счёт участия строитрядовцев прежних лет будут обеспечены связи поколений и преемственность традиций», – отмечает руководитель Центра молодёжных проектов Станислав Сугак.

Ирина Заверняева

Руководство парижского аэропорта Руасси (имени Шарля де Голля) приказали охране с 12 часов ночи до 4 часов утра пускать в здание аэропорта только пассажиров с билетами и их проводящими, 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 чувствовавших себя в безопасности.

По словам уполномоченного гендиректора аэропорта Франсуа Рюбишона, бомжи, наоборот, стремились прийти в Руасси, чтобы почтиться 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.

Сергей Кез,
соб. корр. «Гудка»
Иркутск

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 проведённых 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 правительенной 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. «Мы втройе 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 Тракиялене, 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 компаний 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

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 готовить моторвагонный состав и к выходу на линию.

Дело в том, что для локомотивных дивизий 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 стендового оборудования в депо. Планово-предупредительный ремонт

рельсовых автобусов весьма востребованы пассажирами, и содержание их в порядке – особыя 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.

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

Обслуживание РА считалось второстепенной задачей, не требующей особого внимания

– После определения единой базы по техобслуживанию и текущему ремонту РА решим вопрос о передаче их ремонта в пригородную дирекцию, – говорит начальник Дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении КБЖД 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, раньше любой вопрос по работе РА – передислокация, выполнение

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 КБЖД 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

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 – образа 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 инвестиций ОАО «РЖД».

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

В рубрике «Грузы и маршруты» прогнозируются перевозки металлолома в связи с новыми условиями его экспорта. Статья Владимира Катевича «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 специпроект «Интеллектуальные системы и безопасность» и приложение «РЖД-Партнёр – Балтия».

Андрис Лаузевичус

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 предгорем 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, въётся по косогору. Отсюда много ложбин, горных ручьев, 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, 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 интегральных 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)



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 аэропорта.

Сейчас развернуто строительство по новому участку.

– Сделан фундамент путепровода через федеральную автодорогу Владивосток – Нахodka, 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 СЦБ.

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 ёжественным подрельсовым основанием нет. А что касается путей на деревянных шпалах, имеются отдельные проблемы, в связи с чем встает вопрос о необходимости их перевода на железобетон, – сказал Николай Быков.

Сейчас по балловой оценке состояния пути на сложности его расположения в плане и профиле.

Павел Усов,
соб. корр. «Гудка»
Владивосток

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, Краснодара, 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 разрекламированной услугой уже воспользовалось несколько человек. Опросленные «Гудком» пассажиры на вокзала Ростова-на-Дону услугу ФПК поддержали.

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

кассы, теперь буду заказывать доставку в офис или домой.

Впрочем, если сама услуга интересна, то её стоимость пассажиры раскритиковали.

– Предложение, конечно, интересное, но уж очень дорогое, – считает собирающийся выездить 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 «красивая 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 пятерку 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 достичь многое в области внедрения инновационных технологий. В основе стремления к инновационному развитию –



Фото: Альбина Булатова

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

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

дорогостоящим искусственным сооружениям из железобетона на скально-обвальных участках местности, где разрушительные последствия стихийных бедствий наиболее ощущимы и непредсказуемы, компания разрабатывает новые средства защиты – сетчатые улавливающие барьеры и удерживающие 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 конструкций 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 предприятие было создано 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 «Альпика-Сервис»

транзит Бреннер Бауэлс А1 – Грундаусбрюстунг 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 IWT с компаниями Vigier Rail и Sonnevile, где Vigier Rail, обладатель прав на технологию IWT в Европе, выступает поставщиком оборудования, а Sonnevile – разработчиком и владельцем технологии IWT. 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»!



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 ущербовании 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 «Трансигнавтвязстрой» (г. Москва)

- Кавказский трест (г. Тифлис)
- Всесоюзный трест по проектированию, строительству и монтажу объектов водоснабжения и гидротехнических сооружений «Трансводострой» (г. Москва)
- Всесоюзную контору «Трансстроймеханизация» (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 «Трансигнавтвязстрой» – Центральному управлению сигнализации и связи.

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

Уважаемые коллеги!

От имени сотрудников групп 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»



www.skmost.ru



Руководству и коллективу ОАО «РЖДстрой»

Уважаемые коллеги, партнёры!

Примите самые искренние поздравления с юбилеем!

Желаем, чтобы удача всегда сопутствовала вам

в решении производственных задач

и сотни построенных объектов, километры

железнодорожных линий

были лучшей наградой за ваш благородный труд.

Пусть сбудутся все ваши замыслы и проекты!

Крепкого вам здоровья и благополучия!

С уважением,
Председатель Совета директоров
ООО УК «Трансюжстрой»

А.Д.Антипов



ОАО «ТРАНССИГНАЛСТРОЙ»

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

Уважаемый Олег Вильямович!

Позвольте поздравить Вас и весь коллектив

ОАО «РЖДстрой» с юбилеем!

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

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»

Генеральный директор
ОАО «Трансигналстрой»

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 «РЖДстрой» 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.

Компания 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, воззвести 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-

вествующие 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 требуются 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



ФОТО: АРХИВ ОАО «РЖДСТРОЙ»

АМЕРИКАНСКИЕ МОСТЫ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ – ГОРДОСТЬ «РЖДСТРОЯ»

внедрение современных технологий. Так, из-за отсутствия нормативных документов была свёрнута 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 брусе практикуется уже 30 лет. Но сметные нормы на применение этой технологии до сих пор отсутствуют.

Новая технология позволила сократить срок строительства до 3 месяцев с 11, которые требуются 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

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, Торбино и Боровенка смо-

53,6 км рельсопальянной решётки, построено 24 искусственных сооружений, 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-

зинируется усилением железнодорожной инфраструктуры на линии Туапсе – Адлер, в частности, ведётся 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 составляет 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.

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»

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 безбалластного 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.

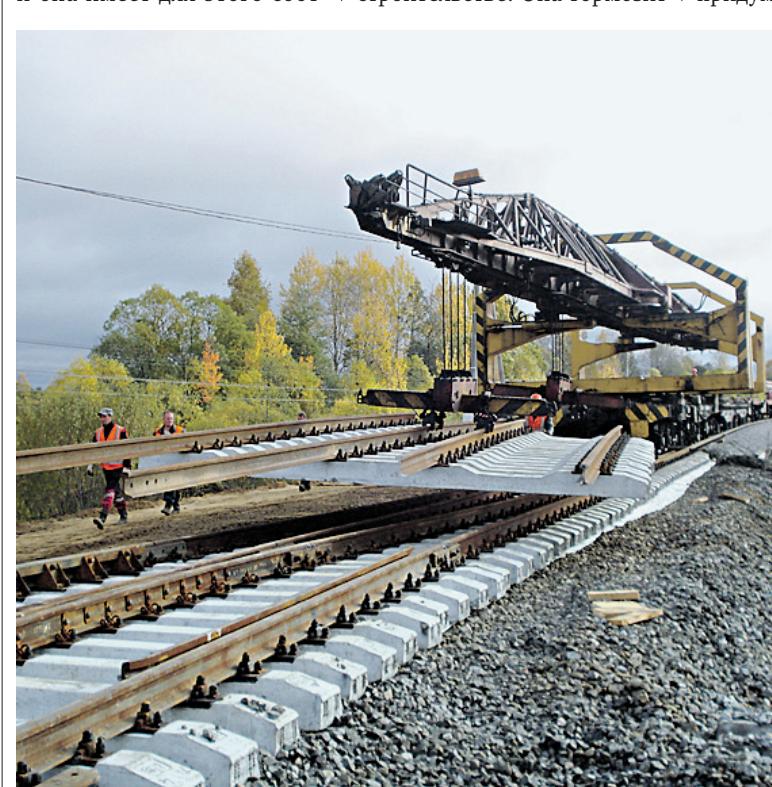
А вот аналогичный пример: на трассе Туапсе – Адлер построена волнотбойная стена из композитных материалов. Она прочнее конструкции из бетона. У композитных материалов к тому же меньше вес, поэтому можно обходиться без тяжёлой техники, да и само строительство занимает в 1,5–2 раза меньше времени, чем 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.

— *Что бы вы пожелали компании «РЖДстрой» в день её первого юбилея?*

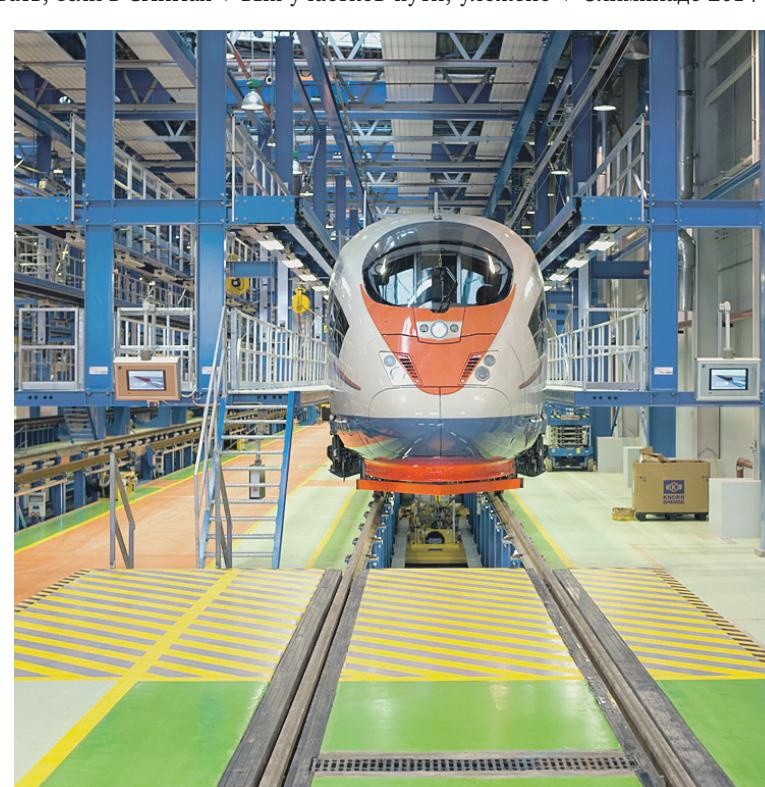
— Прежде всего успешного завершения текущих проектов, а также новых перспективных планов и финансового благополучия. Хочу пожелать ей быть всегда интересной и востребованной компанией для заказчиков и потенциальных инвесторов, а для сотрудников – гарантом социальной ответственности, возможности профессионального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



2008 год: СТРОИТСЯ СТАНЦИЯ ПУРШЕВО НА СЕВЕРНОЙ ДОРОГЕ



2009 год: сдано в эксплуатацию депо Металлострой



2010 год: СТРОИТЕЛЬСТВО МНОГОЭТАЖНОГО ЖИЛОГО ДОМА В ЧИТЕ

Разъяснение

Замерзать 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 страховую стаж не менее 25 лет.

Перечень профессий и должностей, на которые распространяется вышеуказанная норма, содержится в списке, утвержденном 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 имеющим необходимый для досрочного назначения трудовой стаж 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 принятые

— 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 — Чемерхово 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 Сысолягин,
и.о. начальника Дирекции
по обслуживанию пассажиров
в пригородном сообщении Восточно-Сибирской железной дороги



БЕЗОПАСНОСТЬ

ПОМОГЛИ ОПЫТ И ИНСТИЦИЯ

ОСМОТРЩИКИ ВАГОНОВ ПРЕДОТВРАТИЛИ АВАРИИ И СХОДЫ

Бдительность осмотрщиков эксплуатационного вагонного депо Карталы Южно-Уральской магистрали предотвратила последствия, к которым могли привести серьёзные дефекты в вагонах.

Для бригады старшего осмотрщика 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 сменился другим. Ремонтники за это время успели обслужить пять грузовых поездов. Осмотрщики работают в хорошем темпе.

В только что прибывшем составе по рожние 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 трудновыявляемым. Осмотрщик ещё раз внимательно приглядился: трещина 80 мм была сквозной и выходила на поверхность. Отласный 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 осмотрщика. Год назад стал старшим, теперь у него своя бригада.

«Высокая техническая подготовка, интуиция, внимательность — это профессиональные козыри. Только в прошлом году он выявил три сложных дефекта в надрессорных балках и боковой раме, 26 неисправностей автосцепочного 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 Шаукунов.

«Когда знаешь работу, она не кажется трудной. А вот ответственность — это действительно тяжело. Самое главное для осмотрщика, чтобы обслуженный вагон проследовал гарантированный участок пути. За это душа болит. Ты обеспечиваешь безопасность, а это многое 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 литьих деталях вагона. Удобное зеркало и яркий фонарник 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 оказывается качество ремонта, то в новых — отсутствие госприёмки, которая существовала раньше. Практически ко всем производителям литья есть претензии», — 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.

Интуиция не подвела — трещина 30 см

длинной и 3 см глубиной переходила с диска на обод и уже подбиралась к поверхности катания. В таком состоянии колеса вряд ли довели бы вагон до пункта назначения. Ещё немного, и авария была бы неминуема.

Вагон отцепили и направили в ремонт. А внимательного осмотрщика поощрили двумя премиями по 5 тыс. руб. — по положению о премировании за выявленные дефекты и от начальника депо.

«У Юрия Семенюка опыт работы

осмотрщиком 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 «кошкой», — такую характеристику дал осмотрщику начальник ПТО станции Карталы-1 Игорь Табаков.

Евгения Мусихина,
соб. корр. «Гудка»
Челябинск

В эти дни герой стал и осмотрщик парка отправления станции Карталы-1 Юрий Семенюк.

«Угольный маршрут для Троицкой ГРЭС прибыл из Казахстана. Подхожу к шестому с головы вагону. 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.

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

Он специалист по автотормозному оборудованию, но, как видим, трещины в колёсах тоже становятся его «кошкой», — такую характеристику дал осмотрщику начальник ПТО станции Карталы-1 Игорь Табаков.

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 нами собрали эти заявления, причём только за второе полугодие 2010 года, а за первое откали. 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 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 типичных.

«Уважаемая редакция! Обращаемся к вам за помощью и поддержкой! Мы – бывшие и работающие железнодорожники, наши семьи стали заложниками непорядочности одного человека.

Дело в том, что, работая на железной дороге в Б-не, Потанина Людмила Валерьевна (сегодня ведущий специалист одной из холдинговых структур) взяла в Сбербанке ипотечный кредит. Мы, уверенные в том, что это жильё станет залоговой базой, согласились быть её поручителями. Искренне радовались тому, что человек будет жить в своей квартире. Некоторое время Людмила исправно платила кредит. Когда у неё появилась возможность продвинуться по служебной лестнице и переехать жить в губернский центр, она его воспользовалась. Там ведь отличная зарплата, новый круг общения, высокий статус.

Потанина продаёт квартиру 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 льготной 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 добродорожность, теперь вынуждены краснеть в суде. Мы пытались разбудить совесть в



железнодорожники с хорошими заработками, видимо, ждут развязки событий.

Оптимальным выходом из сложившейся ситуации Ивантеев считает погашение заемщиками, в первую очередь главной из них – Людмилой, задолженности перед банком, но сомневается в таком исходе, ведь Б-н, особенно Б-н железнодорожный, в самом деле город не великий, и слухи о неблагополучии в семье Потаниных по нему уже разошлись.

– Да, наш брак с Потаниным распался, – подтвердила Людмила, когда мы встретились с ней в пресс-службе управления дороги. Было видно, что женщина трудно даётся разговор. Но с появившимися слезами она быстро справилась, собралась, стремление быть понятой по нему уже разошлись.

– О трудностях, свалившихся на меня после развода, говорить не буду, – продолжала Потанина, – справлюсь сама и четырнадцатилетнюю dochь одна подниму. Но положение с расчётом по кредитам, особенно взятым в Сбербанке, сильно осложнилось. Бывший муж при расставании взял его погашение на себя, а я должна была рассчитываться с ТрансКредитБанком, этот кредит значительно крупнее. Какое-то время это соглашение выполнялось. И вдруг узнаю о судебном иске ко мне. Попыталась прояснить 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, –

Попытка помочь коллеге неожиданно обернулась вызовом в суд

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

На наше имущество наложен арест. Мы, поручители, пребываем в состоянии шока, а Потанина процветает, зная, что, если заемщик отказывается платить, то банк вышлет долг через суд с поручителями...

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, подготовленные адвокатом ответчика. Мой собеседник, судя по всему, уже сполна ощущает себя в новом для себя качестве.

Городской суд определил: «Принять меры по обеспечению иска в виде наложения ареста на имущество и денежные средства Потаниных и поручителей (далее фамилии, имена, отчества, в том числе Ивантеева) солидарно в пределах 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 проводников, стать поручителем по их совместному 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

На рыночных перекрёстках жизни

нужно быть бдительными

кредита – 727 тыс. руб. на срок до июля 2019 года – не так уж велик. Я уже, честно сказать, стал забывать о поставленной шесть лет назад подписи, и вот тебе на – вызов в суд!

Жизнь Владимира к этому времени круто изменилась. Двоих остальных – работающие

о взыскании ссудной задолженности? Наш город не такой уж большой, все на виду, да и доступ к базам данных банка открыт... В таком же положении оказался и ещё один поручитель, мой бывший коллега. Двое остальных – работающие

Закон

Легальные игры

В Госдуме предлагают открыть официальные онлайн-казино

2 АПРЕЛЯ В ПАРЛАМЕНТ ВНЕСЁН ЗАКОНОПРОЕКТ ПРЕЗИДЕНТА, УЖЕСТОЧАЮЩИЙ МЕРЫ НАКАЗАНИЯ ЗА ОРГАНИЗАЦИЮ АЗАРТНЫХ ИГР ВНЕ СПЕЦИАЛЬНО ОТВЕДЁННЫХ ИГРОВЫХ ЗОН.

Первый зампред комитета Госдумы по законодательству Владимир Груздев предложил создать в каждом из регионов официальные игровые зоны в виде интернет-казино. «По завершении строительства игровых 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 выделенную игровую зону в сети», – заявил Владимир Груздев.

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



позволит перекрывать доступ к нелегальным сайтам на уровне интернет-провайдеров.

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

вые запреты необходимо провести дополнительные исследования. «Нельзя просто понимать, почему люди увлечены интернет-казино, – это поможет и привлечь клиентов на легальные игровые площадки, и эффективнее бороться с нелегалами», – отметил Александр Айгистов. Эксперт подчеркнул, что с запретом, тем более на уровне провайдеров, начинать нельзя. «В Интернете огромное количество лазеек, которые позволят обходить запрет, например нелегальные заведения заведут себе хостинг на территории официально выделенных игровых зон. Кроме того, управление «К» МВД придётся расширять на порядок, поскольку даже просто следить 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

Организатор: При поддержке:



Генеральный информационный партнер:



Стратегический медиапартнер:



Генеральный спонсор:



РЕКЛАМА

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

РЖД:партнер ГУДОК

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 Стрельцова, для устранения опасных колебаний специалисты института исследовали пять вариантов обтекателей. Они разработали наиболее оптимальную конструкцию, способную повысить безопасность эксплуатации действующего строения.



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 Стрельцов, 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 Оль (Сургут), Москву-реку в Серебряном Бору, Оку (Муром), Волту (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. выделят 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.

НАТАЛИЯ КУРСКАЯ

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, БРЮЛОВА 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 – Брюлов, 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 Восточного министерства. Крымская война застала его в Новороссийске, куда он был прикомандирован в штаб Войска Донского. На его плечах снабжение действующей армии. А после окончания боевых действий в чине действительного статского советника Кукольник оседает в Таганроге.

Сначала 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 зело 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 здравые 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



Среди друзей Нестора Кукольника был Карл Брюлов, 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 называются 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 пользу двух соперников, 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 локомотивы последними дровами, а сами сидим неизвестно 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 она 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 вручил 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. – Наход-

ящиеся по дороге города: Бахмут, Славянск и Харьков выразили полную готовность со-действовать благотворительному предприятию.

Многие помещики письменно предложили

свои земли бесплатно под дорогу. Тщательный осмотр местности позволил составить

карту, в которой наглядно были обнаружены неистощимые минеральные богатства всей линии, в особенности Миусского округа, со-ставляющего новую русскую сокровищницу и каменного угля, и железных и свинцово-серебряных руд».

В итоге долгих споров решение оказалось в пользу прокладки дороги через Таганрог. 5 мая 1868 года строительство началось одновременно по всей линии, а укладка рельсов – в декабре 1868 года. До этого на протяжении всего пути строители возвели полотно, десятки мостов, уложили много труб для отвода сточных вод. Дорога стро-илаась однопутной, но мосты возводились под двухпутку, с расчётом на будущее расширение магистрали. Было построено 37 разъездов и 16 паровозных депо.

«С экстренным поездом Грушевско-Ростовской железной дороги из Аксая изволили прибыть в Ростов-на-Дону 14 ноября их императорское высочество великий князь Михаил Николаевич и великая княгиня Ольга Фёдоровна с августейшими детьми», – писала тогда газета «Донские вести». – На другой день по выслушанию молебства они отправились на станцию Ростовско-Таганрогской железной дороги, откуда по этой дороге в 12 часов поехали в Таганрог при народных кри-ках «Ура!».

По случаю новизны дороги экстренный поезд шёл тихо, так что их высочество прибыли в Таганрог в 4 1/4 часа пополудни, где на станции Таганрогско-Харьковской железной дороги их высочество были встречены гражданами города и местными должностными лицами хлебом и солью».

Нестор Кукольник не дожил до этого дня. Он скончался в Таганроге в 1868 году. Среди его биографов бытует мнение, что писатель был отравлен.

О своем земляке в Таганроге не забывают. Одна из улиц города носит его имя, а в ближайшее время на привокзальной площади города ожидается установка памятника писателю.

АНТИП ГРАЧЁВ

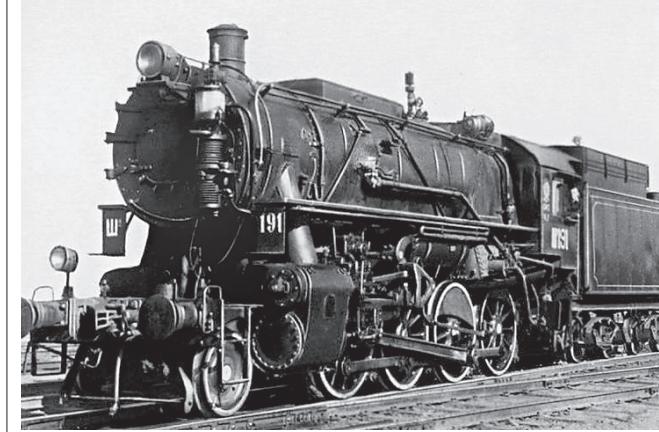
ИСТОРИЯ

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 ШАССИ.

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 оговаривалась минимальный габарит



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

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

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

В СССР «американцы» получили серию Ш³, что означало: американский паровоз, эквивалентный российской серии Ш.

«Американцы» поступили на Октябрьскую, Белорусскую, Приволжскую, Эстонскую и Каланскую железные дороги.

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

ЕЛЕНА МИРОШНИКОВА

КРИМИНАЛ

Недобродое 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 субъльник похитил более 7 тыс. руб. Затем Сергей присвоил себе и плеер, принадлежавший директору вагон-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

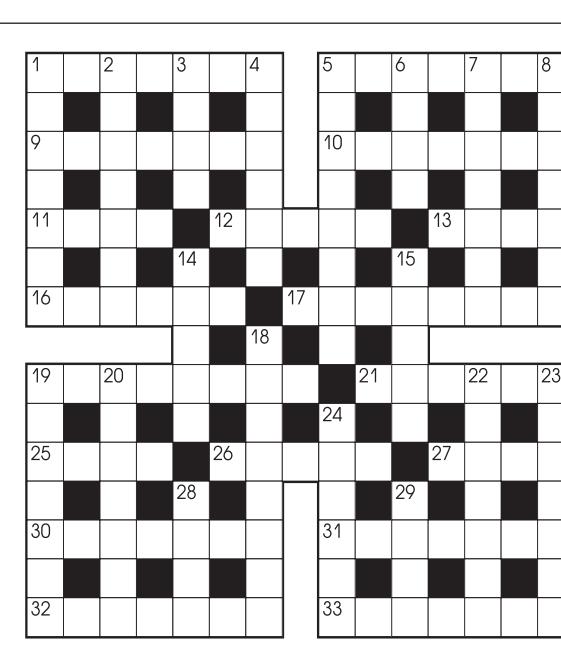
Ответы на кроссворд за 5 апреля

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

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

ПО ВЕРТИКАЛИ:

2. Изолятор. 3. Аромат. 4. Иррит. 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. Токи.



Телефоны отделов редакции: эксплуатации

624-69-35 [науки 624-63-14] бизнеса (499) 262-91-44

социальной политики и писем 624-75-50, 624-73-76

новостей (499) 262-92-34] специальных корреспон-

дентов 983-08-18] культуры