

Олимпийский комфорт

ОБНОВЛЕНИЕ

В январе 2009 года ОАО «РЖД» проведет открытый конкурс на право заключения договора на разработку и поставку 54 электропоездов.

Новые электропоезда повышенной комфортности заменят устаревающий парк подвижного состава Северо-Кавказской дороги.

Во время проведения Олимпийских и Паралимпийских игр электропоезда планируется использовать на линии, свя-

зывающей Туапсе, Сочи, поселок Веселое и Красную Поляну, а также для организации интермодальных перевозок между аэропортом и вокзалами Адлер и Сочи.

По окончании Игр часть нового подвижного состава перебазируют на другие маршруты Юга России.

В ОАО «РЖД» ожидают интереса к участию в конкурсе как российских, так и зарубежных производителей пригородных поездов.



19,6% составил рост объемов грузовых перевозок между Россией и Финляндией за 10 месяцев 2008 года. Объемы пассажирских перевозок за этот же период выросли на 9,1%. Планируется, что в 2008 году между Россией и Финляндией будет перевезено 420 тысяч пассажиров.

По пути к недрам

ИНФРАСТРУКТУРА

Месторождения Забайкалья станут доступнее

В Забайкалье началось строительство самого протяженного участка железной дороги Нарын – Лугокан, который соединит Транссибирскую магистраль с крупнейшими месторождениями полезных ископаемых в регионе.

Первая очередь строительства дороги запланирована на участке от станции Нарын до

станции Газимурский Завод, вторая – от Газимурского Завода до станции Култума и третья – до Лугокана. Всего на стройке будут заняты более 3 тысяч человек.

По прогнозам, суммарный объем перевозок по новой линии к 2020 году составит 13,5 миллионов тонн грузов в год. Дорога позволит с 2012 по 2015 год ввести в эксплуатацию пять горно-обогатительных комбинатов суммарной производительностью более 35 миллионов тонн руды в год.

Азиатский резерв

Модернизация железных дорог Монголии загрузит российские порты и повысит объемы транзитных перевозок на сети РЖД

ПЕРСПЕКТИВЫ

Для развития Улан-Баторской железной дороги (УБЖД) в следующем году планируется создать совместное российско-монгольское предприятие.

Такое решение приняла российско-монгольская рабочая группа по сотрудничеству в области развития железнодорожного транспорта.

Ускоренная модернизация и развитие необходимы УБЖД для перевозки растущих объемов продукции горнорудной промышленности страны. Реконструкция железнодорожной инфраструктуры позволит Монголии обеспечить устойчивый выход к российским портам Дальнего Востока.

В частности, в первую очередь необходимо провести железнодорожные линии к двум новым месторождениям: уголь-

ному разрезу «Таван Толгой» и медному «Оюу Толгой».

Как заявил президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, кроме вывоза продукции предприятий Монголии в российские порты, холдинг заинтересован и в росте перевозок транзитных грузов, идущих через УБЖД из Китая в Европу, так как в этом случае будет повышаться загрузка и российских магистралей.

Это немаловажно в нынешней экономической ситуации, так как годовой объем товарооборота между странами Азиатско-Тихоокеанского региона и Европой составляет порядка \$600 млрд, и переориентация хотя бы его части на железные дороги Монголии и России позволит получить значительную дополнительную прибыль.

Владимир Якунин сообщил, что уже в ближайшее время ОАО «РЖД» планирует рассмотреть вопрос о направлении в Монголию 1 тысячи полувагонов, а так-



Владимир Якунин: РЖД идут в Азию

же маневровых локомотивов. Кроме того, сейчас рассматривается вопрос подготовки специалистов для УБЖД. В частности, не исключено, что в Монголию

отправятся представители РЖД для обучения монгольской молодежи в профильных вузах и переподготовки руководящих кадров УБЖД.

Как сделать деньги на дефектах

ЭКОНОМИЯ

На станции Куанда Северобайкальского отделения Восточно-Сибирской дороги открыта линия наплавки дефектных концов рельсов. Теперь здесь будет ежемесячно восстанавливаться до 500 рельсов, требующих ремонта.

Восстановительные мощности станции закроют потребности в путевом материале не только Куандинской, но и других дистанций пути – доставлять новые рельсы на БАМ далеко и накладно, ведь каждый из них стоит свыше 25 тысяч рублей, а обновленные рельсы практически ничем не уступают новым.

Восстановление одного рельса взамен укладки нового экономит дороге от 3 до 12 тысяч рублей в зависимости от износа.

Позаботились о смене

КАДРЫ

На ДВЖД запущена программа довузовского профессионального обучения школьников.

Для организации круглогодичной подготовки старшеклассников линейных школ-интернатов к поступлению в профильные вузы и техникумы на Малой Дальневосточной железной дороге (МДВЖД) построили новый учебно-жилой комплекс с комнатами для проживания учеников 9 – 11-х классов, вмещающими 40 человек, а также мастерскими и учебными классами, оснащенными современным оборудова-

нием. Теперь магистраль может не только принимать ребят на практику в дни летних каникул, но и проводить углубленную профессиональную подготовку будущих железнодорожников круглый год.

Приехавшие на МДВЖД старшеклассники будут проходить углубленный курс физики и математики. Для каждого класса Институт довузовской подготовки Дальневосточного государственного университета путей сообщения разработана специальная программа, к занятиям привлекаются преподаватели университета.

Углубленно будут изучаться не только профиль-



ФОТО СЕРГЕЯ СМОЛЬСКОГО

Грамотный резерв надо готовить заранее

ные, но и общегуманитарные дисциплины. Так, одиннадцатиклассникам отведены дополнительные часы для подготовки по русскому языку и литературе – предметам, которые в этом учебном году

включены в Единый государственный экзамен.

Кроме того, особое внимание преподаватели МДВЖД намерены уделить профессиональной ориентации своих подопечных.

«Выпускники школ-интернатов, профессионально не сориентированные для дальнейшей работы на железнодорожном транспорте, поступают в другие учебные заведения, уходят в армию, откуда не все приходят на магистраль. Хотя они могли бы пополнить трудовые ресурсы в условиях растущей потребности в квалифицированных кадрах», – подчеркивает заместитель начальника ДВЖД по социальным и кадровым вопросам Олег Курунов.

Впрочем, даже те, кто не сможет поступить в вуз, без профессии не останутся.

– Большинство ребят,

обучающихся в наших интернатах, должны быть сориентированы на железнодорожные специальности, – сказал Алексей Зимин, начальник отдела учебных заведений ДВЖД. – Но даже если кто-то не поступит в университет, он сможет приобрести рабочую профессию. При интернатах есть учебные мастерские, где ученик получает навыки слесарного дела. По окончании он получает удостоверение, затем отправляется на курсы переподготовки в один из наших учебных центров, а оттуда – на линейное предприятие. И когда молодой человек вернется из армии, он будет востребован на рынке труда.