

Завершено проектирование ветки Кызыл – Курагино, строительство которой должно начаться летом

В Кирове прошла школа Федеральной пассажирской компании, посвящённая повышению качества обслуживания

Скоро до московских прилавков дойдёт мойва, выловленная в Баренцевом море уже в этом году

В дни зимних каникул получил продолжение профорientационный проект «Открытые двери компании»

12 января 2011 года	WWW.GUDOK.RU
среда	WWW.GUDOK.INFO
№ 1 (24721)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная	с 23 декабря	146051
газета	1917 года	экземпляр

ОТ РЕДАКЦИИ

Ледяной душ для горячих голов

Тысячи людей в самом центре России встречали Новый год при свечах. Ледяной дождь, который прошёл 26 декабря, оставил без электричества сотни населённых пунктов в Подмосковье. На провода ЛЭП рухнули тысячи обледеневших деревьев. И по сей день около 300 аварийно-восстановительных бригад (более 1300 человек) продолжают разбирать завалы. Министр энергетики Сергей Шматко признал, что электросетевое хозяйство оказалось не готово к работе в сложных условиях.

Как и в летних пожарах, эксперты во всём винят Лесной кодекс. Дело в том, что он позволяет вырубать деревья на расстоянии не более 12 м от ЛЭП. А они вырастают высотой 15–20 м, поэтому падая обрывают провода. Энергетики не раз предлагали изменить закон. Но все ждали, пока гром грянет.

Между тем в соседней Белоруссии проблему решают просто – там лесосеки для вырубки выделяют вдоль линий электропередачи. В результате двойная польза – и для лесного хозяйства, и для электроэнергетики.

Но есть причины нынешнего катаклизма и помимо несовершенных законов. В результате реформы из единого электроэнергетического комплекса были выделены и приватизированы самые прибыльные виды бизнеса, а изношенные сети сбросили как балласт. Часть их оказалась под крышей двух тысяч мелких компаний. А часть линий электропередачи, принадлежавших предприятиям и колхозам, канувшим в небытие, осталась вообще бесхозной. Каково их реальное состояние, никто не знает.

И теперь ОАО «Холдинг «МРСК» (Межрегиональные распределительные электросетевые компании) предлагает вновь консолидировать сетевой комплекс, чтобы обеспечить единое оперативно-технологическое управление. Эту проблему надо решать в масштабах всей страны. Иначе может оказаться во тьме не только Подмосковье.

Но ледяной дождь, снегопады и метели обрушились и на железные дороги. Обледенели опоры и контактная сеть, но ничего не рухнуло. Железнодорожники, оперативно устранив возникшие в связи с непогодой проблемы и обеспечив движение поездов в самых трудных условиях, уже давно работают в обычном режиме.

Вспомним: когда электроэнергетика реформировалась, некие горячие головы требовали, чтобы ОАО «РЖД» передало свои сети новым собственникам. Руководству компании пришлось предпринять тогда колоссальные усилия, чтобы доказать опрoметчивость этого шага. И не зря. Если бы эти усилия не привели к нужному результату, поезда сегодня вряд ли шли по расписанию.

ЦИФРА ДНЯ

13,1%

Именно на столько, по прогнозу департамента корпоративных финансов ОАО «РЖД», вырастут в квартале текущего года доходы компании по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

ИНФРАСТРУКТУРА

Поиск прозрачности

Латвийская железная дорога прикидывает собственные тарифы с учётом требований Европы

Латвийская железная дорога (LDz) организовала дочернее общество, которое будет заниматься распределением на грузки на железнодорожную инфраструктуру. Структура займётся и расчётом инфраструктурных тарифов.

Новое акционерное общество LatRailNet приступило к работе с января. Как рассказала «Гудку» пресс-секретарь LDz Антра Бирзуле, «новая структура будет учитывать, сколько поездов и по каким направлениям в отдельный отрезок времени может принять железная дорога. Ранее эти функции выполняла техническая дирекция».

Новое общество создано в соответствии с изменениями в закон Латвии «О железной дороге». Эти изменения призваны привести латвийское законодательство в соответствие с нормами Евросоюза. «Ранее

плату за пользование железнодорожной инфраструктурой рассчитывала государственная комиссия по регулированию общественных услуг. Она же занималась расчётом тарифов на коммунальные услуги, что не соответствовало требованиям Евросоюза», – отметила представитель LDz. Она добавила, что новая «дочка» будет рассчитывать инфраструктурные тарифы на 2012 год, поскольку тарифы на 2011 год уже определены.

Директор по маркетингу Балтийской ассоциации транспорта и логистики Галина Молочкова считает подобные изменения странными. «Комиссия всё равно оставит за собой функции расчёта железнодорожных тарифов, поскольку должен быть независимый тарифный орган. Если железная дорога сама будет устанавливать тарифы, то это как раз противоречит директивам ЕС.

Если же новая «дочка» будет дублировать функции комиссии, это будет очень странно», – заявила она.

Галина Молочкова сомневается, что новая структура сможет изменить негативную практику, когда грузоотправители получают тарифы на следующий год перед Рождеством, «когда ничего уже нельзя изменить».

Генеральный директор Латвийской логистической ассоциации Айварс Тауриньш добавил, что было бы хорошо, если бы с созданием новой структуры использование платы за инфраструктуру стало более прозрачным. По его мнению, в системе начисления платы за инфраструктуру мало что изменится, поскольку комиссия по регулированию общественных услуг при расчёте тарифов всё равно руководствовалась потребностями железной дороги. ДЕНИС ВИКСНЕ

ПЕРВЫЕ ИТОГИ

Трудные будни каникул

ХАРАКТЕРНЫЕ ДЛЯ ПЕРВОЙ ДЕКАДЫ ЯНВАРЯ ПРОБЛЕМЫ БУДУТ ПРЕОДОЛЕНЫ



ФОТО: ТАМБЛ ГОРБАТКО

На сети подвели итоги работы в новогодние праздники. В каникулы активность грузоотправителей упала. Не создала курортных условий для работы и зима.

«Большинство клиентов дороги первую декаду наступившего года проотдыхали, – отметил первый замначальника Северной дороги Сергей Коломеец. – К примеру, на подходах к станции Череповец простаивали 22 «брошенных» поезда с коксом, флюсами, металлоломом из-за несвоевременной выгрузки на ОАО «Северсталь». И ещё два десятка составов с материалами для строящегося газопровода до сих пор «брошены» на подходах к Воркуте – «Севергазсервис» разгружал трубы слишком медленно: вместо 50 вагонов в сутки в среднем только по 11».

В итоге за десять дней дорога выполнила погрузку только на 90,1% к плану, хотя и на 7% улучшила показатели начала прошлого года. Основные потери по углю (89,5% к плану), по лесу (83,4%), по строительным

Начало года для железнодорожников – время всегда непростое

грузам (66,9%). А металлолома погрузили и вовсе 17,9% от плана из-за конвенций, введённых по причине неприёма грузов «Северсталью».

А на Ярославском отделении начало года ознаменовалось тройной месячной нормой осадков, выпавших в течение трёх суток, что привело к затруднению пропуска поездов. В результате дорога не выполнила ряд качественных показателей работы – участковую скорость, производительность локомотива, средний вес поезда, – хотя и удержала график движения пассажирских и пригородных поездов на уровне среднесетевых показателей и даже выше.

Кроме того, как было вчера сказано на оперативном совещании в ОАО «РЖД», которое проводил президент компании Владимир Якунин, на Северной были отмечены случаи перепробега тепловозов, это связано прежде всего с тем, что руководители локо-

мотивного хозяйства магистрали не сумели должным образом организовать работу тягового подвижного состава. Сейчас ситуация полностью стабилизирована.

«До конца января мы намерены наверстать упущенное – выполнить месячный план погрузки и ключевые бюджетные показатели», – отметил Сергей Коломеец.

На Горьковской дороге сумели справиться с непогодой. «Штормовые предупреждения были получены вовремя, – рассказывает замначальника дороги по Горьковскому региону Дмитрий Мололкин. – Меры принимались своевременно, опозданий пассажирских и пригородных поездов удалось избежать». В Дзержинске в день особенно сильного снегопада местная воинская часть помогла быстро расчистить платформы и привокзальную территорию.

>Окончание | 2

ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

Тёплое место

МВД предлагают платить за занимаемые полицией площади на вокзалах

Комитет по транспорту Госдумы предлагает внести поправку в законопроект «О полиции», который сейчас готовится ко второму чтению, и установить принцип возмездности за те помещения, которые сейчас обязаны бесплатно предоставлять милиции все транспортные организации.

Как пояснил «Гудку» председатель комитета по транспорту Госдумы Сергей Шишкарёв, в законопроект «О полиции» механически из старого закона «О милиции» была перенесена статья о том, что транспортные организации обязаны предоставлять территориальным органам полиции служебные и подсобные помещения, оборудование, средства и услуги связи. Речь идёт о портах, аэропортах, железнодорожных и автовокзалах.

Эта норма существовала ещё в советское время. «Однако сейчас транспортные организа-



ФОТО: ИТАР – ТАСС

РЖД предлагают полиции платить за рабочие места

ции являются коммерческими структурами и не обязаны предоставлять свою собственность на безвозмездной основе», – заметил Сергей Шишкарёв.

Того же мнения придерживаются и в ОАО «РЖД». Как говорится в письме президента компании Владимира Якунина, направленном в профильный комитет по безопасности Госдумы, сейчас РЖД безвозмездно предоставляют

МВД около 420 тыс. кв. м площадей и, по предварительным подсчётам, недополучают арендных платежей на 2,4 млрд руб. в год.

Кроме того, при договоре безвозмездного пользования (ссуды) транспортники несут дополнительные расходы по уплате налога на добавленную стоимость. Понятие «транспортная организация» в законодательстве не конкретизи-

ровано, что даёт возможность его необоснованного расширительного толкования. Поэтому Владимир Якунин предлагает в поправке указать, что предоставление помещений и других средств для подразделений транспортной полиции должно происходить по договорам аренды.

Комитет по транспорту разработал необходимые поправки, в которых предлагает МВД брать помещения в аренду. Кроме того, предусмотрен такой вариант, как выкуп этих площадей, необходимых для постоянной деятельности полиции, в казну. Чтобы не создавать сразу большую нагрузку для бюджета, предполагается постепенная выплата средств. Поправки будут рассмотрены при подготовке законопроекта «О полиции» во втором чтении. Оно намечено на 28 января, а наступить в силу новый закон должен с 1 марта.

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ

Блиц

Умение договариваться



ФОТО: ТАМБЛ ГОРБАТКО

Николай Никифоров, председатель Роспрофжела

ОБЩЕРОССИЙСКИЕ ОБЪЕДИНЕНИЯ ПРОФСОЮЗОВ, РАБОТОДАТЕЛЕЙ И ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИИ ПОДПИСАЛИ ГЕНЕРАЛЬНОЕ СОГЛАШЕНИЕ НА 2011–2013 ГОДА.

– Николай Алексеевич, как вы оцениваете соглашение?

– Это второе в истории Российской трёхсторонней комиссии соглашение, подписанное сторонами без разногласий, – так прокомментировал глава правительства Владимир Путин итоги работы над документом. И хотя подготовка соглашения потребовала большой и кропотливой работы, стороны продемонстрировали, что в России умеют договариваться.

При этом стоит отметить, что соглашение претерпело существенные изменения по сравнению с предыдущим, но в лучшую сторону. Это хороший подарок труженикам в новом году.

Были учтены и наши предложения, затрагивающие интересы железнодорожников, в частности по улучшению условий и охраны труда.

– Какие положения в соглашении вы считаете наиболее важными?

– Наибольший прорыв достигнут в области минимального размера оплаты труда – с 1 июня он будет увеличен на 6,5%.

Кроме того, глава правительства поставил задачу выстроить эффективную политику в сфере внешней трудовой миграции, обеспечить мобильность трудовых ресурсов и финансовую устойчивость системы соцстраха. Он также заявил, что в ближайшее время предстоит усовершенствовать пенсионное законодательство, реализовать программы по улучшению условий труда, о чём постоянно говорит и Роспрофжел, находя понимание в этом вопросе у руководства ОАО «РЖД». В частности, в 2010 году в компании 14,8 тыс. рабочих мест приведены к нормам.

БЕСЕДОВАЛА Елена Кудрявцева

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Помощь по-соседски

С августа 2008 года по декабрь 2010-го ОАО «РЖД» совместно с Центром национальной славы оказало помощь пострадавшим в военном конфликте в Южной Осетии на общую сумму 214,7 млн руб. Сразу после военного конфликта коллектив ОАО «РЖД» выступил с инициативой по сбору средств для жителей Южной Осетии. На добровольные пожертвования железнодорожников были закуплены и отправлены в республику крупя, макароны, консервы, постельное бельё, одежда, предметы личной гигиены, тёплая одежда и другие вещи – в общей сложности 10 тонн грузов. Был реализован ещё ряд гуманитарных мероприятий. В городе Цхинвале на пожертвования железнодорожников практически заново построен комплекс зданий школы-интерната, оборудовано футбольное поле. Трёх семьям погибших российских военнослужащих приобрели и полностью обустроили квартиры, а также была оказана материальная помощь членам семей погибших и без вести пропавших военнослужащих. Во время весенних школьных каникул 450 школьников и 140 учителей отдохнули в лагере санаторного типа ОАО «РЖД». Была организована перевозка гуманитарных грузов из Новосибирска и Москвы во Владикавказ, а также проезд волонтеров благотворительной миссии в Цхинвал.

Столкновение поездов в Нидерландах

Международный пассажирский поезд, следовавший в Германию и перевозивший около 150 пассажиров, столкнулся вчера с грузовым составом на востоке Нидерландов. Авария произошла около полудня по местному времени недалеко от города Зевенара. Сведений о пострадавших нет, но известно, что после столкновения с грузовым составом несколько вагонов пассажирского поезда сошли с рельсов. По предварительной информации, в аварию попал один из скоростных экспрессов ICE, курсирующих между Нидерландами, Германией и Швейцарией. Такой поезд может развивать скорость до 300 км/ч.

Греческий транспорт бастует

На четверг 13 января объявлена 24-часовая забастовка всех видов транспорта в Афинах. Но и в среду транспорт в греческой столице не будет работать в нормальном режиме. Вообще же метро, автобусы, троллейбусы, трамваи и пригородная электричка в 4-миллионном мегаполисе бастуют уже с начала декабря 2010 года почти каждый рабочий день. Водители и служащие транспортных компаний протестуют против намеченной реформы сектора, провести которую власти Греции обязались перед кредиторами страны из ЕС и МВФ. Теперь правительство намерено сократить льготы и дополнительные выплаты сотрудникам транспорта и перевести часть из них на другую работу. Несколько транспортных компаний в столичном регионе Атика будут объединены, что позволит сэкономить на менеджменте. Кроме того, с февраля на 20–40% повышается оплата за проезд в общественном транспорте.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Происшествие

Сход перед Рождеством

6 января в 4.42 утра на станции Пыть-Ях СВЖД сошли с рельсов локомотив и вагон пассажирского поезда № 314 Пенза – Нижневартовск. У второго вагона сошла с рельсов первая колёсная пара. За медицинской помощью обратились девять человек, один из которых был госпитализирован в окружную больницу Пыть-Яха с сотрясением и ушибом затылка. Как рассказали на Свердловской магистрали, подозрение на перелом у одного из пассажиров не подтвердилось. На ликвидации последствий происшествия потребовалось менее четырёх часов: уже в 8.25 вагоны были отцеплены, и поезд продолжил движение по маршруту с задержкой в три с половиной часа. «Пассажиров из сошедших вагонов разместили на свободных местах в других вагонах состава. А те, кто не захотел продолжить движение без багажа, дождались его получения после поднятия вагона и продолжили путь на поезде Екатеринбург – Нижневартовск или автобусом. Во время ожидания поезда на вокзале Пыть-Ях им предоставили сухие пайки и горячее питание», – рассказали в управлении СВЖД. Сейчас на месте происшествия работает комиссия, причины схода выясняются. Специалисты Уральского следственного управления на транспорте Следственного комитета при прокуратуре установили, что поезд двигался без превышения допустимой скорости, сейчас они рассматривают несколько версий, в том числе и нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.

ВЕРА МОРОЗОВА,
СОВ. КОРР. «Гудка»
ЕКАТЕРИНБУРГ

ИНФРАСТРУКТУРА

Проект в пакете

Возведение ветки в Туве может начаться летом



ФОТО: ИТАР – ТАСС

Проектирование дороги Кызыл – Курагино завершено. К строительству ветки с потенциальным грузооборотом 12 млн тонн угля в год готовы приступить уже этим летом.

Положительное заключение Государственной экспертизы подписано 29 декабря. С этого момента заканчивается многолетняя дискуссия о том, какой должна быть дорога, соединяющая Улут-Хемский угольный бассейн с магистралью. Этот относительно небольшой участок железной дороги (строительная протяжённость – 401 км) успел стать камнем преткновения в разделении будущих сырьевых ресурсов между металлургическими гигантами, а стоимостью самого месторождения выросла за несколько лет в десятки раз. К месторождениям проявили интерес «Евраз», «Северсталь» и НЛМК: первый получил лицензию на разработку Межегейского месторождения, а «Северсталь» – Центрального участка Элегестского месторождения.

Госэкспертиза утвердила проект дороги

Проектирование дороги, которая является ключевым звеном всего проекта, началось ещё в ноябре 2008 года. Сметная стоимость проекта – 115 млрд руб., из которых 49 млрд должно выделить государство. По словам начальника отдела экономических изысканий Гипротрансэи ОАО «РЖД» Алексея Замкового, компания учитывает проект дороги Кызыл – Курагино при разработке Генеральной схемы развития железнодорожного транспорта. «Однако к нам поступает противоречивая информация о возможных объёмах перевозок. По утверждённым в паспорте проекта данным, заявлены более скромные объёмы (15 млн тонн), нежели те объёмы перевозок, что озвучивались другими источниками. РЖД должны знать, к чему готовиться, поэтому компаниям, реализующим этот проект, нужно в установленном порядке обратиться к нам и сообщить о том, какие объёмы пере-

возок там планируются, а также в каких направлениях эти грузы будут переправляться», – сказал представитель РЖД. С ним согласен и представитель разработчика проекта в Туве – Енисейской промышленной компании (ЕПК) – Александр Брокерт. Он пояснил «Гудку», что дороге должна строить не одна компания, а консорциум, состоящий из заинтересованных в угледобыче компаний. Однако ни «Евраз», ни «Северсталь» пока не сообщили о своих планах по объёмам добычи и конкретных сроках реализации своих проектов в Туве. В то же время, по словам Александра Брокерта, всё готово, чтобы начать строительство дороги уже этим летом. «Но реализация проекта не начнётся, пока не решится вопрос со сменой акционера ЕПК. Сейчас Объединённая промышленная корпорация, которая контролирует ЕПК, ищет для неё покупателя», – отметил он.

Клим Палеха

Южно-Уральская

Современное обслуживание

На станции Оренбург построен цех текущего ремонта



ФОТО: ИВЧЕЛС ВЕЮГИН

В январе на станции Оренбург ЮУЖД – филиал ОАО «РЖД» начнётся эксплуатация нового цеха текущего ремонта пассажирских вагонов.

Акт о приёмке цеха для отцепочного ремонта и технического обслуживания вагонов, в том числе и с дисковыми тормозами, был подписан в канун нового года. «С пуском цеха в эксплуатацию изменится не только сам принцип ремонта, но и условия для работы», – отмечает заместитель начальника ЮУЖД – начальник службы предоставления услуг инфраструктуры в пассажирском сообщении Игорь Пракин. Пока обслуживают и ремонтируют вагоны под открытым небом в вагонном парке с применением маневровых локомотивов. Но уже в этом месяце ремонтное производство не только уйдёт под крышу, но и станет механизированным. Цех оснастили оборудованием, отвечающим последнему слову вагоноремонтной техники.

Ремонтное производство не только получит крышу, но и станет механизированным

Вагоны сразу на двух постах будут подниматься мощными домкратами. Снимать и устанавливать детали дискового тормоза вагонов новых моделей будет специальное устройство. Подкатывание колёсных пар и запасных частей обеспечат электротельфер и 10-тонный мостовой кран. Как отмечает начальник вагонного депо Оренбург Михаил Пономаренко, цех имеет высокий уровень промышленной и экологической безопасности. Он оснащён передвижным фильтро-вентиляционным агрегатом ЕМК-1600, который при сварочных работах обеспечит местный отсос дыма. В цехе имеются автоматическая система пожаротушения, современные системы отопления и кондиционирования воздуха.

Евгения Мусихина,
СОВ. КОРР. «Гудка»
Челябинск

Московская

Поезд, умеющий считать

Учтут всех пассажиров новой электрички

На Московскую железную дорогу – филиал ОАО «РЖД» поступил электропоезд ЭД4М, в котором над дверью каждого из вагонов установлена система подсчёта пассажиров.

Электронно-оптические датчики при помощи светодиодов и инфракрасных фотоприёмников формируют трёхмерное оптическое изображение движущихся объектов. 3D изображение позволяет точно определить, сколько людей входит и выходит из вагона, несмотря на толпу и встречные потоки. Информация о количестве пассажиров, проехавших в электропоезде, поступает на бортовой компьютер, установленный в кабине машиниста. «Когда система будет установлена на всех электропоездах, сможем проанализировать пассажиропоток по каждому направлению МЖД», – отметил начальник Московской магистрали Владимир Молдавер. Кроме того, на этом ЭД4М установили новые приспосабливаемые двери с усовершенствованным блоком управления. «Это повышает герметичность, не мешает через карманы снег, эконо-

Первые итоги

Трудные будни каникул

>Начало | 1

Как отметил первый замначальника службы предоставления услуг в пассажирских перевозках ГЖД Анатолий Кузнецов, все дополнительные поезда, назначенные в праздники, оказались востребованы. И погрузка шла успешно. Объём предъявленных грузов в целом по дороге оказался больше на 1,2%, чем в первые десять дней 2010 года, а также превысил то, что было запланировано.

Не баловала погода и красноярцев. Однако все службы работали без сбоев. Особое внимание уделяли состоянию полотна. Не повлиял мороз и на погрузку. На КрЖД погрузили на 12,2% больше запланированного, всего – 2,18 млн тонн. На Куйбышевской дороге грузооборот выполнен на 118,8% к плану и на 124,4% к первой декаде января прошлого года. Удалось увеличить погрузку. Превысила план по грузообороту Западно-Сибирская дорога на 2,9%. Рост грузооборота к аналогичному периоду прошлого года составил 5,1%. В плюс Южно-Уральская магистраль. Выполнение планового задания составило 102,1%. К среднесуточной погрузке января прошлого года прирост составил 5,7%. Каникулы негативно сказались только на грузах предприятий пищевого комплекса.

Как сообщили в ТЦФТО СКЖД, основные номенклатуры – уголь, строительные грузы, нефть, минеральные удобрения – грузились в соответствии с планами. Предварительно к уровню погрузки января прошлого года зафиксирован рост на 20%.

На Восточно-Сибирской первые десять дней года прошли ровно. В эти дни максимально были задействованы вагоны-дефектоскопы, путеизмерители. Для исключения задержек в пунктах осмотра и экипировки поездов был создан необходимый запас узлов и деталей вагонов, колёсных пар, приёмка локомотивов под пассажирские поезда производилась исключительно командно-инструкторским составом. Однако начальник ВСЖД Анатолий Краснощёк выразил недовольство выполнением плана погрузки. «Если сравнивать с прошлым годом, то результаты улучшились, но в январе в среднем мы должны грузить в сутки по 170 тыс. тонн, пока – 159 тыс., но уже в ближайшие дни дой-

дём до 175», – сказал начальник Восточно-Сибирского ТЦФТО Александр Черных. Почти на полтора суток отстала от плана по погрузке за десять дней нового года и Дальневосточная дорога. Вместо плановой 121 тыс. тонн среднесуточно на магистрали грузилось лишь 103 тыс. тонн. Всего с начала года дорога недогрузила 178 тыс. тонн. Из них более половины – 98 тыс. тонн – составили потери по отгрузке продукции ОАО «Якутуголь» в связи с произошедшей там аварией. Не оправдались ожидания и по другим номенклатурам, в частности древесине. Но шансы для восполнения потерь есть. Прежде всего за счёт импорта. В порт Ванино должны скоро подойти три судна со 120 тыс. тонн австралийского глинозёма. Во Владивосток пришло 27 тыс. тонн импортного сахара-сырца. Непростая ситуация на Приволжской дороге. За 10 дней января эксплуатационный грузооборот дороги составил в среднем в сутки 227,8 млн ткм, что на 20% выше нормы заданного месячного плана. Произошло это за счёт увеличения входа на дорогу грузовых поездов (главным образом из Казахстана). Но погрузка за 10 дней нового года составила в среднем в сутки 87,4 тыс. тонн – это сопоставимо с аналогичным периодом прошлого года, но от нормы января – всего 98,2%. А вот на Московской магистрали в первые дни января ликвидировали последствия отключения электрооснабжения из-за ледяного дождя. Приоритет железнодорожники отдавали пассажирским перевозкам. И движение грузовых поездов вошло в норму лишь 5–6 января. И как отметила вчера на оперативном совещании ОАО «РЖД» генеральный директор ЦФТО Елена Кунаева, выполнение плана погрузки в целом по итогам первых десяти дней года отстает от запланированных показателей на 2,9%. «Однако по отношению к прошлому году погрузка увеличена на 1%, а это 270 млн тонн. С 8 января отмечен устойчивый рост объёма погрузки, думаю, что плановые показатели придут в норму не позже чем к 21 января», – подчеркнула она. Улучшению ситуации будет во многом способствовать то обстоятельство, что с начала января на сети были возвращены к нормальной эксплуатации 160 «брошенных» поездов.

Игнат Вьюгин

мится электроэнергия», – объясняет главный конструктор ОАО «Демиковский машиностроительный завод» Валерий Осипов. Каждый пассажир самостоятельно может открыть дверь, нажав на кнопку на входе в электропоезд или на выходе. Через несколько секунд после открытия двери закрываются. Если кто-то не успел зайти, то они опять открываются и через 7–8 секунд вновь идут на закрытие. А на третий раз просто останавливаются.

3D изображение позволяет точно определить, сколько людей входит и выходит из вагона, несмотря на толпу

«Тогда дверь можно закрыть из кабины машиниста или нажать на кнопку», – объясняет разработчик конструкции дверей инженер ОАО «Стекломаш» Александр Борисов. По его словам, система достаточно простая, но пассажирам придётся привыкнуть к ней. «Имеет смысл по громкоговорящей связи объявлять, как пользоваться дверями. Хотя вот я наблюдал на перроне, народ подходит и смело на кнопки давит», – говорит Александр Борисов.

части, тягового аппарата и о другой аппаратуре. Затем она поступает в депо. «Состояние электропоезда отслеживается без участия локомотивной бригады. На важных узлах установлены датчики. Например, машинист, не выходя из кабины, может сказать, какая колёсная пара заклинила или какое колесо буксует, если произошло сцепление. Для нас это немаловажно», – говорит машинист моторвагонного депо Москва-2 Роман Файрузов.

Светлана Казанцева

Новоселье

Дом отдыха стал жилым

На станции Усть-Катав решают квартирный вопрос



Здание бывшего дома отдыха и сегодня служит железнодорожникам

Жилым домом для семей железнодорожников стал реконструированный дом отдыха локомотивных бригад.

С удлинением тяговых плеч обслуживания смена локомотивных бригад была перенесена на станцию Кропачёво и потребность в доме отдыха в Усть-Катаве отпала. Вместо него новые просторные 2- и 3-комнатные квартиры пополнили специализированный жилой фонд. «Теперь у моей семьи появилась возможность жить в квартире со всеми удобствами. До этого мы вчетвером ютились в одной комнатке старого деревянного дома. А сейчас даже у детей – Насти и Артёма – будет своя комната», – делится радостью бригадир по текущему содержанию и ремонту пути Алексей Князев. Ему, как и дорожному мастеру Алексею Соплину, ЮУЖД предоставила 3-комнатную квартиру. Алексей Соплин прежде жил в нескольких километрах от станции, в посёлке Минка, откуда добираться до места работы было сложно. Вдали от станции жили и другие новосёлы. За день до Нового года в Усть-Катаве, где за последние годы вырос целый посёлок для железнодорожников, был сдан в эксплуатацию ещё один 2-квартирный коттедж.

Игнат Вьюгин

Традиции

Укрощение скорости

Конструкторы ОАО МТЗ ТРАНСМАШ РАЗРАБАТЫВАЮТ НАДЕЖНУЮ СОВРЕМЕННУЮ ТЕХНИКУ ДЛЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ОАО «РЖД»

11 января 2011 года Специальному Конструкторскому бюро тормозостроения ОАО МТЗ ТРАНСМАШ исполнилось 60 лет.

У этого коллектива большая и интересная история. Первое конструкторское бюро завода образовали на базе КБ Военно-артиллерийского завода. Его сотрудники работали с чертежами тормозных изделий фирмы «Вестингауз», провели тщательную подготовку производства первых тормозных приборов, что позволило наладить серийный выпуск тормозов на данном заводе в ноябре 1921 года.

Народный комиссариат путей сообщения (НКПС) в 1926 году создал при тормозной группе Отдела тяги конструкторское бюро по автотормозам, которое разместилось на Московском тормозном заводе. Его руководителем назначили инженера Бронислава Карвацкого, выпускника Санкт-Петербургского политехнического института. Перед конструкторами поставили задачи усовершенствовать тормоз Казанцева и создать новый прямодействующий кран машиниста, позволяющий регулировать тормозное усилие и осуществлять ступенчатый отпуск. Их удалось решить уже к концу 1926 года.

В 1928 году КБ поручили разработать тормоз Ивана Матросова, схема которого обещала ряд преимуществ по сравнению с вариантом Казанцева. В результате был создан воздухо-распределитель М320, который после многочисленных и тщательных испытаний решением Коллегии НКПС от 8 февраля 1931 года был принят в качестве типового на отечественных железных дорогах.

В тридцатые годы в КБ разработали главные направления развития автотормозной техники, приборы для локомотивов,



Специалисты КБ особое внимание уделяют дизайну и надёжности тормозных приборов

вагонов и первых в нашей стране метропоездов.

В годы войны были созданы и испытаны пассажирский воздухо-распределитель, срывной клапан и дверной воздухораспределитель для тормозной и пневматической систем вагонов.

В первые послевоенные годы объём работ не уменьшился. Были созданы и внедрены в серийное производство воздухораспределитель вагонов метро, воздухо-распределитель для думпкаров, ускоритель экстренного торможения, воздухораспределитель МТЗ-135 и камера для него, электропневматический клапан автостопа ЭПК-150, многие другие приборы.

А 11 января 1951 года Совет Министров СССР принимает постановление «Об изготовлении и испытании опытных конструкций новых типов автотормозного оборудования подвижного состава железнодорожного транспорта». В одном из пунктов этого документа Министерство транспор-

тного машиностроения обязали «организовать на базе существующего КБ Московского тормозостроения...» специальное конструкторское бюро по тормозостроению...» Так появилось Специальное Конструкторское бюро тормозостроения (СКБТ).

Номенклатура изделий, разработанная в нём в последующие 10 лет, включала воздухо-распределители, краны машиниста, автостопы, приборы метрополитена и многое другое.

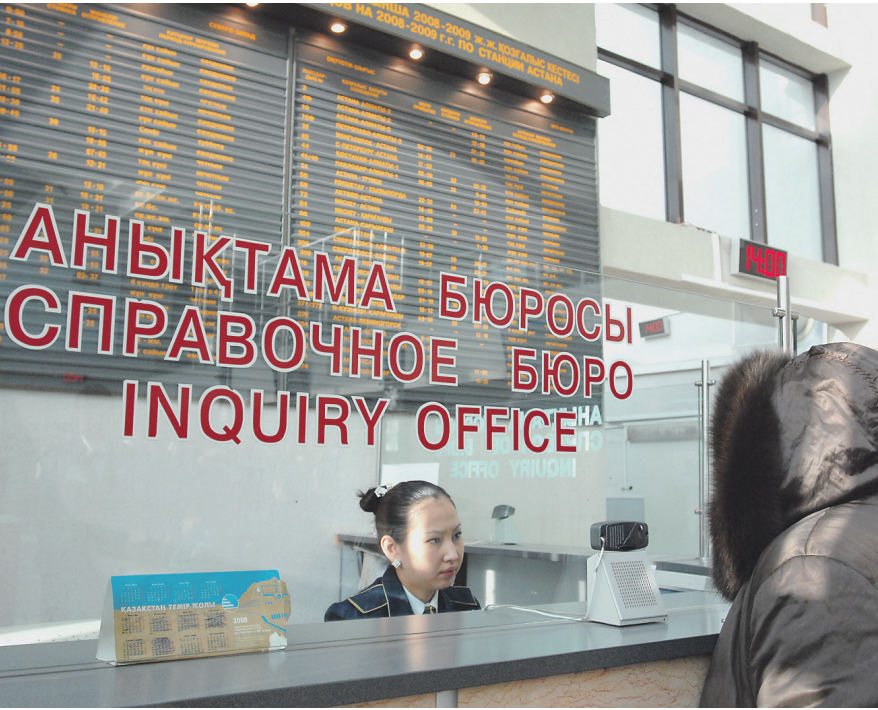
В СКБТ создали и передали на Первомайский тормозной завод авторежимы и авторегуляторы, на Тверской вагонзавод – концевые краны, на Белевский завод – тормозные раскатные стальные цилиндры, на заводы Одессы и Луганска – блокировки для локомотивов.

В бюро работали известные изобретатели В.А.Гринио, Т.Е.Шавгулидзе, Л.А.Гнутов и др. Многие годы его возглавлял выдающийся учёный – тормоз-

ник Г.М.Боровский. Его ученики и последователи Н.Н.Перов, Е.А.Егоренкова, А.А.Лоскутов, Р.И.Козюлина, Ю.М.Коноплев, В.Н.Роднова и другие внесли большой вклад в разработку и совершенствование многих тормозных приборов. Большую помощь в разработке этих изделий оказывали учёные ЦНИИ МПС В.Ф.Егорченко, В.М.Казаринов, Е.В.Клыков.

Вся основная тормозная продукция защищена авторскими свидетельствами и патентами. В 1966 году на заводе организовали патентное бюро. При непосредственном участии его руководителя Раисы Козюлиной было защищено более 200 изобретений, получены патенты в Чехословакии, Германии, Франции, Швейцарии. Сейчас эта работа успешно проводится в странах СНГ.

В 50–60-е годы в нашей стране впервые в мировой практике был осуществлён грандиозный проект по переходу на электропневматические тормоза (ЭПТ) в пассажирских поездах. Возглавляли



КТЖ собираются поднять уровень платформ к поездам и требованиям пассажиров

дорожникам в эксплуатацию 164 здания железнодорожных вокзалов, ранее 10 лет находившиеся в частной и региональной

Заместитель исполнительного директора ТОО «Экономтранскалтинг» Берик Булукбаев считает, что принятие новой комплексной программы модернизации вокзальной сети КТЖ вызвано ростом пассажиропотока и изменением основ-

Растёт количество пассажиров, направляющихся в бурно развивающиеся западно-казахстанские области и после создания Таможенного союза – в Россию

собственности, оказались в запущенном состоянии.

«Несмотря на то, что они не находились в собственности КТЖ, компании всё равно приходилось выделять средства на их содержание. Теперь уровень нашей ответственности за состояние вокзалов будет равен уровню наших полномочий по управлению ими, – отметил он. – Для сектора пассажирских перевозок КТЖ принятие программы воссоздания вокзальной сети означает увеличение конкурентоспособности железной дороги по сравнению с автоперевозчиками. За счёт создания более комфортных условий пребывания пассажиров».

ных его направлений: «Растёт количество пассажиров, направляющихся в бурно развивающиеся западно-казахстанские области и после создания Таможенного союза – в Россию. Малые станции на данных направлениях, которые ещё недавно находились в бездеятельном состоянии, вновь становятся востребованы. Кроме того, КТЖ приступают к эксплуатации новых типов пассажирских вагонов, в частности производства совместного с испанской компанией Talgo предприятия. Вокзальный комплекс компании должен быть приспособлен под их приём».

Леонид Григорьев

Куйбышевская

Новые старые стены

После капитального ремонта распахнул свои двери вокзал на станции Покхвистнево.

Этот вокзал – памятник архитектуры. Он был построен в 1904 году во времена Самаро-Златоустовской дороги. За вековую историю здание поддерживалось за счёт текущего содержания и косметического ремонта. Поэтому в 2008 году на дороге решили капитально отремонтировать вокзал, при этом полностью сохранив его облик, для чего пригодились давнишние фотографии и чертежи. Общие затраты на ремонт составили более 18 млн руб. Но вложения оправданны. «Обновлённый вокзал прослужит ещё более 20 лет до следующего ремонта», – добавил начальник КбшЖД Сергей Кобзев.

«Мы полностью обновили фасад здания, поставили новые окна и двери, заменили кровлю. Внутреннее убранство привели к современным требованиям», – говорит главный инженер строительно-монтажного поезда № 101 ОАО «РЖДстрой» Виталий Овчинников.

Теперь к услугам пассажиров – комфортабельный зал ожидания. Заменены интерьер, системы отопления и освещения. Кроме того, отремонтированы две посадочные платформы, выложена тротуарная плитка от здания вокзала до сквера, при- вокзальная площадь покрыта асфальтом. С территории убраны старые постройки и торговые киоски.

На открытии вокзала губернатор Самарской области Владимир Артяков поблагодарил КбшЖД за хороший подарок всем жителям области. «Такой вокзал – это музей под открытым небом. Это будет оценено как жителями области, так и будущими поколениями, для которых мы сохраняем историю», – подчеркнул глава региона.

Услугами вокзала пользуются 800 пассажиров в сутки.

Игнат Вьюгин

Бремзе» разработали конструкцию воздухо-распределителя 483-КЕ, отвечающего всем требованиям европейских железных дорог России и стран СНГ.

Новые идеи и разработки исследуются на заводе в экспериментальной лаборатории, а изготавливаются в опытном цехе завода. Здесь начал свою трудовую деятельность учеником слесаря бывший генеральный директор ОАО МТЗ ТРАНСМАШ Анатолий Егоренков.

Для скоростных поездов РТ и ЭР200 конструкторы создали совершенно новый пассажирский воздухо-распределитель 371, систему приборов пневматического рессорного подвешивания и противоюзное устройство.

В начале 1990-х годов СКБТ возглавлял Владимир Смелов. Тогда начали разрабатывать новые приборы и комплексы – кран машиниста 130, УКТОЛ и УКТОЛ-Г.

В последние годы в КБ под руководством кандидата технических наук генерального конструктора Сергея Чуева создают перспективные тормозные системы и приборы, отвечающие самым современным требованиям. Среди них модули Е.300Т для электровоза ЭП20 и Е.311 для тепловоза с асинхронным приводом 2ТЭ25А. Для серийных пассажирских вагонов разработан блок ЛК.242, а для грузовых – серия воздухо-распределителей 483А. В них предусмотрена диагностика тормозного оборудования, причём как оперативная в движении подвижного состава, информирующая машиниста о состоянии тормозов, так и диагностика, предназначенная для ремонтного персонала депо. Значительное внимание уделяется эстетике оборудования, устанавливаемого на подвижной состав, при этом особое внимание обращается на внешний вид и удобство эксплуатации приборов, установленных в кабине машиниста.

Развитие современных тормозных систем невозможно без применения микропроцессорных средств управления и диагностики. Поэтому в КБ развивают конструкторскую и лабораторную базы по созданию электронных систем управления тормозами.

Для магистральных локомотивов разработана тормозная система пассажирского локомотива ЭП20, который будет производиться на Новочеркасском электровозостроительном заводе. Она имеет модульную конструкцию, в которую входят все компоненты тормозной системы локомотива. Создан модуль тормозного оборудования Е.311 для магистрального тепловоза 2ТЭ25А с асинхронным приводом производства Брянского машиностроительного завода. Он же предназначен для магистрального тепловоза 2ТЭ25К с коллекторным приводом.

По заданию старшего вице-президента ОАО «РЖД» Валентина Ганюшова сейчас ведутся работы по созданию дистанционного крана машиниста 230Д с функцией распределённого управления тормозами поезда. В конце 2009 года были проведены заводские испытания макетного образца. В настоящее время изготавливаются опытные образцы для проведения эксплуатационных испытаний.

В 2009 году была разработана концепция тормозной системы для моторвагонного подвижного состава, дизель-поездов и скоростных поездов, изготовлены и проведены заводские испытания отдельных электропневматических блоков, входящих в систему.

Для тормозной системы новых вагонов метрополитена серии 760/761/762 разработаны, изготовлены и прошли заводские испытания блоки электропневматических приборов усл. № 076 и 077. Они уже проходят эксплуатационные испытания.

Андрей Владимиров

Мастерство

Составляющие успеха

Стать одним из лучших на сети железных дорог резерву проводников вагонного депо Киров помогли три основополагающих момента.

– Никогда нельзя достичь успеха, не создав нормальные условия труда для человека, не научив его работать по технологии, и, конечно, необходимы постоянный контроль за работой каждого сотрудника и внимательное отношение к нему и его профессиональному продвижению, – открыл секрет начальник пассажирского вагонного депо Киров Владимир Корнилов.

Условия труда в резерве действительно на высшем уровне. Отлично отремонтированное здание, кабинеты, оснащённые всем необходимым, например, в комнате начальников поездов у каждого свой персональный шкафчик для документов, во всех помещениях множество стенов с полезной информацией, есть несколько бытовых комнат-кухонь для проводников, тренажёрный зал.

При этом вокруг множество цветов, картин и даже маленький фонтанчик, что делает «офис» поездных бригад очень уютным.

Всего в резерве 302 человека и 16 начальников поездов. Работники постоянно учатся: за последние два года количество руководителей бригад с высшим образованием было доведено до 60%, и сегодня продолжают поступать в институты те, кто пока имеет только среднетехническое образование.

– За последние 9 лет на работу резервов проводников депо Киров не поступило ни одной жалобы. Это говорит о том, что коллектив работает единой командой и друг к другу его работники относятся с уважением, что и даёт положительные результаты, – говорит начальник Горьковского филиала ОАО «Федеральная пассажирская компания» Иван Шугуров.

ЕЛЕНА МИРОШНИКОВА

ОПЫТ

Модель компетенции



ФОТО: ДМИТРИЙ КАСОВИЧ

Профессионалы учатся мастерству друг у друга

Уральским филиалом Федеральной пассажирской компании разработана система обучения персонала, направленная на развитие лидерства и творческих способностей поездных бригад.

Как рассказала Ирина Задимидько, начальник отдела обслуживания пассажиров и сервисных услуг Уральского филиала ФПК, модель компетенций начальника поезда включает набор навыков, необходимый руководителю для успешной организации работы в пути следования. Это клиентоориентированность, стрессоустойчивость, лидерство, коммуникабельность и личное развитие.

Для формирования этих компетенций используются три основных принципа обучения. Первый: люди начинают учиться тогда, когда сталкиваются с трудноразрешимыми проблемами. Второй: обучение состоит в переосмыслении уже известного, а не в приобретении знаний, необходимо активно включать самих участников в разработку программы, её совершенствование. И третий принцип: обучение – это социальный процесс, мы учимся друг у друга, а не у учителя.

АЛЕКСАНДРА ВАСИЛЬЕВА

Сетевая школа

Учить и помогать

ФПК ищет кадры и технологии



ФОТО: АЛЕКСЕЙ КАШИРИН

Необходимо совершенствовать систему подготовки поездных бригад, расширив программу обучения за счёт дистанционных форм. Этот и другие вопросы обсуждались на сетевой школе Федеральной пассажирской компании, посвящённой повышению качества обслуживания в поездах, прошедшей в Кирове.

Начальник отдела организации работы резервов проводников Федеральной пассажирской компании (ФПК) Татьяна Пекишева подвела итог сделанному в подразделении за год. Так, практически закончено внедрение компьютерной программы по формированию поездных бригад с учётом рабочего времени, благодаря чему начальников поездов освободили от составления графика в пути следования и в пунктах формирования. Налажено взаимодействие с аутстаффинговыми компаниями путём проведения многочисленных совещаний, разработан регламент взаимодействия с контрагентами, причём к ответственности в вопросах качественного обслуживания пассажиров в ушедшем году их приучали и рублём – штрафных санкций было выставлено почти на 8 млн руб.

Началось внедрение «Паспорта доверия» поездной бригады, получив который за безупречную работу она может работать без проверок в пути следования (за исключением ревизий госслужб). Кстати, несмотря на то что положение о «Паспорте доверия» было утверждено ещё летом 2009 года, получила его пока только одна бригада – поезд № 31/32 «Вятка» сообщением Москва – Киров.

– Бригады даже с отличной репутацией находятся в раздумьях, но это хорошо, – пояснила Татьяна Пекишева. – Хотя мотивация труда при получении паспорта и заманчива: на первом году обладания документом бригада дополнительно получает 70% от оклада, на следующий год – 80%, а на третий год – по 100%, однако это накладывает большую ответственность, ведь саму идею «Паспорта доверия» нельзя уронить, работать придётся безупречно. И то, что многие не решились на это, как раз и говорит о чувстве ответственности поездных работников.

Говоря о проблемах, руководитель коснулась ситуации, которая возникла в структуре начальников резервов проводников. В апреле, когда создавалась ФПК, при формировании новых вакансий из резервов произошёл отток руководящих специалистов во всевозможные центры и отделы. По-человечески этих людей, конечно, можно понять: проверять проще, чем быть проверяемым. Поэтому столкну-

Проводник должен напоить пассажиров чаем, но и сам не остаться голодным

лись с кадровым голодом – начальников резервов проводников и их заместителей сменилось больше половины! На их место приходят в основном бывшие начальники поездов, которые, как правило, не имеют опыта административной работы, и у них присутствует чувство неуверенности перед новыми обязанностями.

«Необходим вдумчивый подход к отбору и подготовке начальников резервов проводников. Обращаюсь к руководителям филиалов ФПК: надо относиться к этой должности уважительно и бережно, потому что для неё готовых специалистов в стране нет – мы их взращиваем сами, – напомнила Татьяна Пекишева. – Нужно их учить и помогать им».

Татьяна Пекишева также отметила, что не все инструкторы обучены навыкам преподавательской деятельности – не каждый умеет доходчиво донести даже те знания, которые у него есть. По её мнению, инструкторов надо разделить на тех, кто будет преподавать, и тех, кто будет отвечать за работу поездных бригад. Инструкторам по обучению необходимо будет пройти тестирование у руководства филиалов с целью их дальнейшего обучения педагогическими занятиями и голосовым поясняющим сопровождением для инструкторов. А затем проводить дистанционное тестирование, по результатам которого будет выдаваться персональный сертификат. Эта идея уже нашла поддержку в корпоративном кадровом учебно-методическом центре.

Тему обучения развил начальник отдела обслуживания в международном сообщении и фирменных поездах ФПК Игорь Титов. Он рассказал о системе, по которой проходят обучение требованиям по охране труда сотрудники ФПК, работающие на прицепном вагоне Москва – Амстердам. Суть её в том, что обучение проводится в интерактивном режиме на сайте в Интер-

нете в интересной полуйгровой форме. Изучив материал, можно пройти пробное тестирование, по итогам которого будут разъяснены ошибки, а затем сдать дистанционный экзамен. Если из 22 вопросов правильно отвечено не менее чем на 19, то предлагается заполнить регистрационную форму, которая сохранится в базе данных «Голландских железных дорог», и распечатать сертификат. Через месяц по почте придёт документ, который надо носить с собой, работая на железной дороге в Голландии.

Кстати, по оценке МИИТа, Голландия занимает лидирующую позицию в Европейском союзе на рынке обучения персонала. По мнению Игоря Титова, если подобная система обучения будет работать в ФПК, руководителям подразделений не потребуется отрываться от основной работы, чтобы принимать многочисленные экзамены, экзаменуемые будут убеждены в непредвзятости экзаменатора и им не надо будет ездить для прохождения испытания в другой город, также благодаря доступной форме материал будет легче усваиваться. «Если у нас появится такой сайт, то и железнодорожники из соседних государств СНГ должны будут также изучить наши требования и сдать экзамен, прежде чем работать на инфраструктуре РЖД», – подчеркнул выступающий. Начальник управления обслуживания пассажиров ФПК Андрей Сондык поддержал идею и предложил начать работу над тем, чтобы экзамены проводников, инструкторов и начальников поездов проходили в подобном режиме во всех филиалах компании.

Одна из проблем, обсуждённых на школе, – вагоны-рестораны (почти все из которых переданы в аренду) либо отказываются кормить проводников, либо запрашивают за это суммы, которые не по карману. «Думаю, надо с помощью профкома пересмотреть договоры, заключённые между контрагентами и ФПК, чтобы включить в них это требование», – высказался Игорь Титов. По мнению начальника Горьковского филиала ФПК Ивана Шугурова, это не решит проблему – во вверенном ему подразделении проводников кормят за сумму от 80 до 130 руб., но люди всё равно пытаются сэкономить и принести из дома свою еду.

ЕЛЕНА МИРОШНИКОВА

Мнение

Свой интерес

На аутсорсинг работы следует передавать в комплексе



ФОТО: ИРИНА КОЗЛОВИЧ

От подготовки вагонов зависит качество обслуживания пассажиров

Хотелось бы привлечь внимание руководителей филиалов Федеральной пассажирской компании (ФПК) к важной проблеме, от решения которой напрямую зависит качество обслуживания пассажиров. Это экипировка вагонов в рейс. Безусловно, на аутсорсинг нельзя отдавать ключевые бизнес-процессы, поскольку это равнозначно передаче всего бизнеса в чужие руки. Мы зарабатываем на том, что знаем и умеем лучше других. И чтобы получить максимальный эффект, на аутсорсинг надо передавать типовые, рутинные функции, не из числа ключевых.

Анализ текущего состояния экипировочного процесса показывает, что из 12 основных видов работ, предусмотренных типовым технологическим процессом, только пять переданы сторонним организациям. При этом во всех филиалах ФПК полностью переданы обработка и обновление мягкого имущества, внутренняя мойка и уборка, наружная обмывка вагонов, поддержание вагонов в эксплуатационном состоянии, экипировка салонов вагонов постельным бельём, мягким имуществом и инвентарём. Для выполнения работ по заправке вагонов водой, снабжению твёрдым топливом в отдельных филиалах переданы только штаты работников, при этом затраты по содержанию автотракторной техники, водителей, расходы на приобретение материалов и инвентаря компаниям не переданы. Отсюда трудности во взаимодействии по выполнению технологического процесса. И таких примеров можно привести множество.

На сегодняшний день ни один филиал, за исключением Северо-Западного, не озадачился проблемой комплексной передачи всех видов работ на аутсорсинг. А ведь выполнение комплексной подготовки вагонов в рейс является оптимальным технологическим решением! На примере Куйбышевского филиала присутствие в технологическом процессе подготовки вагонов в рейс нескольких компаний приводит к появлению нескольких звеньев, которые усложняют ведение на предприятиях «бережливого производства».

Как положительный пример хочу отметить Северо-Западный филиал, который в течение текущего года прорабатывал на всех уровнях вопрос комплексной подготовки вагонов в рейс. Уже сейчас комплект документов проходит согласование в ФПК, и в ближайшее время данная работа будет реализована на практике.

Многие руководители опасаются передавать на аутсорсинг оставшиеся экипировочные работы, не понимая, что тем самым они создают себе трудности. Так, до настоящего времени на предприятиях Северо-Кавказского, Московского и ряда других филиалов не переданы и выполняются штатными работниками технологические операции по заправке вагонов водой, снабжению твёрдым топливом, экипировке вагонов жёстким съёмным инвентарём и расходными материалами санитарно-гигиенического назначения. Практически ни в одном филиале не переданы на аутсорсинг работы по очистке ходовых частей вагонов в зимнее время от снега и льда, сопровождение вагонов в ремонт.

Учитывая, что процесс экипировки вагона – это сложный комплекс по выполнению многих технологических работ при подготовке вагона в рейс, незавершённость его передачи на аутсорсинг осложняет технологическое взаимодействие участников процесса. Снижается качество подготовки, что влияет на условия и комфортность проезда пассажиров. Передача экипировочных работ, объединение всех технологических операций в единый экипировочный бизнес-процесс аутсорсинга позволят сконцентрировать максимум усилий на качестве обслуживания пассажиров.

АЛЕКСЕЙ ИВАНОВ,
ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА УПРАВЛЕНИЯ
ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ
ОАО «ФЕДЕРАЛЬНАЯ ПАССАЖИРСКАЯ
КОМПАНИЯ»

ЭКСПЕРТ

Вагон вопросов

СИТУАЦИЯ МОЖЕТ СТАТЬ КРИТИЧЕСКОЙ

Дмитрий Коровяков, ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА УК «МЕЧЕЛ-ТРАНС»



На сети российских железных дорог один миллион грузовых вагонов разной собственности. Скоро весь этот парк станет частным с точки зрения правил его циркулирования и тарифов по оплате гружёных и порожних рейсов. На одном из совместных совещаний с представителями Центральной дирекции управления движением ОАО «РЖД» руководитель этого подразделения Алексей Миронов озвучил интересную мысль: примерно такой же парк используется на железных дорогах США, но развёрнутая длина сети там в два раза больше российской. Следовательно, нагрузка на сеть у нас в два раза выше, чем в Америке, и, по мнению г-на Миронова, близка к предельной. Находить оптимальные методы организации вагонооборота на сети придётся с учётом этого обстоятельства. У всех на устах сейчас дефицит подвижного состава. Это результат, следствие действия ряда векторов реформы железнодорожного транспорта. Конечно, стоит отметить, что эта проблема проявляет себя не везде. Наиболее остро дефицит полувагонов наблюдается там, где речь идёт о перевозках руды через погранпереходы, угля, строительных материалов (особенно на короткие расстояния), металлопродукции в Среднюю Азию. Дело в том, что для операторов короткие логистические плечи и перевозка через погранпереход подразумевают и порожний пробег, который в этом случае существенно увеличивает тарифную нагрузку. И она перекладывается на плечи грузовладельцев. До кризиса доля порожнего пробега в перевозках нашего парка составляла примерно 25%, а сейчас этот показатель колеблется в районе 35–40% в зависимости от транспортной задачи. Нам всем вместе, то есть грузовладельцам, операторским компаниям и ОАО «РЖД», необходимо более активно сотрудничать в области планирования и как можно скорее создавать не просто рабочую, а работоспособную группу и отрабатывать технологию взаимодействия. Если вместе с некоммерческим партнёрством «Совет рынка» и Центральной дирекцией управления движением ОАО «РЖД» придумаем, как нам оптимально планировать свою работу с учётом экономических интересов, то мы, безусловно, ускорим оборот вагонов и в значительной степени снизим проявившийся дефицит.

Поставки

С новой скидкой

ФСТ УСПЕЛА ПРОДЛИТЬ ЛЬГОТНЫЕ ТАРИФЫ НА ЗЕРНО

За два дня до нового года правительство поручило Федеральной службе по тарифам (ФСТ) установить льготные тарифы на перевозку зерна и продуктов перемола в пострадавшие от засухи регионы. ФСТ поручение выполнила, и зерновики могут приступить к работе спокойно – скидки, на которые они рассчитывали, продлены до 30 июня.

Кроме муки и зерна, сниженные коэффициенты распространены на сою и соевый шрот – важные компоненты кормов. Напомним, что в наибольшем дефиците из-за засухи оказалась именно фуражное зерно. Никаких изменений по сравнению с осенними цифрами нет. Согласно документу ФСТ, тариф на перевозку зерна и муки на станции Приволжского, Северо-Западного и Центрального федеральных округов со станций Сибири на расстояние свыше 1100 км снижен на 70%, такая же льгота установлена на перевозку сои и соевого шрота российского происхождения со станций Дальневосточного федерального округа. Со станций Северо-Кавказского и Южного федеральных округов на территорию Приволжского, Северо-Западного и Центрального федеральных



округов на расстояние свыше 300 км действует скидка 50%. Напомним, что в сентябре правительство постановило выделить 2 млрд руб. на субсидирование железнодорожных перевозок зерна в регионы, пострадавшие от засухи. О планах продлить до июля 2011 года субсидирование тарифов на перевозку зерна и распространить этот режим на сою и соевый шрот с Дальнего Востока премьер-министр Владимир Путин заявил ещё в конце октября. Однако в 20-х числах декабря правительство постановление ещё не было, и рынок был на взводе – многие компании заключали контракты на январь с учётом скидки. В ФСТ полагают, что продление скидок по-прежнему поз-

Зерно в новом году пойдёт со скидкой

волит снижать транспортные затраты на 600 руб. за тонну. Кроме того, исключительные тарифы призваны сдерживать рост цен за счёт того, что в отдельных регионах снизится риск дефицита зерна. Впрочем, пока зерновики отправляют груз по полному тарифу: телеграммы РЖД ещё нет. Как пояснили в департаменте по маркетингу грузоперевозок и тарифной политике РЖД, телеграмма будет разослана, как только приказ о продлении скидок будет зарегистрирован в Минюсте, а потом опубликован в СМИ. После этого будет сделан перерасчёт за те дни,

Мнение

Близко к парку

АГЕНТСКИЕ СОГЛАШЕНИЯ ПОЗВОЛЯТ СНИЗИТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Сергей Валько, ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА УПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ ЦЕНТРАЛЬНОЙ ДИРЕКЦИИ УПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЕМ ОАО «РЖД»



В чём суть новой схемы агентских соглашений и к каким результатам стремится ОАО «РЖД», рассказал Сергей Валько.

– Сергей Геннадьевич, мы вступили в фазу завершающего этапа структурной реформы, какие задачи ОАО «РЖД» должно решить вместе с участниками перевозочного процесса? – Сейчас существуют методологические различия построения тарифов при перевозках неунифицированных грузов (в том числе чёрных металлов и железорудного сырья) в направлении погранпереходов и во внутригосударственном сообщении, что выражено отсутствием выделения вагонной составляющей тарифа при перевозках неунифицированных грузов в направлении погранпереходов. Унификация тарифов на перевозки чёрных металлов и железорудного сырья, запланированная с 2011 года, устранил существующие методологические различия.

Кроме того, должны быть пересмотрены существующие принципы взаимодействия и выстроены новые отношения, основывающиеся на балансе интересов, сохраняющих при этом целостность технологии организации управления перевозочным процессом. Решением здесь может стать система управления парками вагонов различных форм собственности, в том числе дочерних обществ ОАО «РЖД», и централизованного управления перевозчиком этим парком частных вагонов, что в результате позволит добиться обезличивания подвижного состава и придания ему свойства универсальности. – То есть ОАО «РЖД» выполняет функцию агента по предоставлению грузоотправителям подвижного состава, принадлежащего третьим лицам? – Да. Это наиболее удобная схема взаимодействия. В её основе заключение агентских соглашений с собственниками подвижного состава под перевозки грузов. Формирование новой технологической системы управления вагонными парками при отсутствии у перевозчика подвижного состава делает первоочередной задачу проработки вопросов нормативно-правовой базы, тарифных условий и технологии перевозочного процесса. Реализация данной схемы будет производиться по принципу «одного окна», обеспечивая полный цикл взаимодействия с грузоотправителями при формировании и исполнении заказов на



Заключение агентских соглашений с собственниками подвижного состава под перевозки грузов – наиболее удобная форма взаимодействия

перевозку грузов. При этом ОАО «РЖД» выступает гарантом качественного исполнения обязательств по сделкам (по договорам перевозки и договорам на предоставление вагонов) как в части своевременной организации перевозок грузов, так и в отношении подачи железнодорожного подвижного состава под погрузку и таким образом гарантом вывоза товаров отечественных и иностранных производителей.

Должны быть пересмотрены существующие принципы взаимодействия и выстроены новые

– На какие результаты вы рассчитываете? – В первую очередь, должна снизиться нагрузка на инфраструктуру. Во-вторых, сократится порожний пробег вагонов. В-третьих, будет исключён встречный пробег порожних вагонов. В-четвёртых, сократятся расходы владельцев подвижного состава на организацию бизнеса и как следствие должна снизиться плата за пользование погрузочными ресурсами. Кроме того, при помощи новой схемы будет гарантировано обеспечение перевозок грузов погрузочными ресурсами как ДЗО РЖД, так и других собственников. – Но при этом грузоотправители, в частности металлурги, высказывают опа-

сения на тему слишком тяжёлой для их бизнеса тарифной нагрузки. – Могу уверенно сказать, что на фоне существенно улучшившихся внешних условий деятельности российских металлургических компаний в прошлом году доля транспортных расходов, приходящихся на железнодорожные перевозки, в конечной цене реализации выпускаемой ими металлопродукции снизилась.

Подчёркиваю, ОАО «РЖД» традиционно проводит тарифную политику, направленную на создание оптимальных экономических условий для перевозок продукции рудно-металлургического комплекса страны. Наш анализ доли транспортных затрат в конечной цене продукции по основным металлургическим грузам по состоянию на конец 2009 года показывает, что с момента создания компании «РЖД» существенно снижена транспортная составляющая по важнейшим металлургическим грузам: по железной руде – на 6%, чёрным металлам – почти на 9%. А при экспортных перевозках чёрных металлов она снижена ещё в большей степени – на 24%. БЕСЕДОВАЛ КЛИМ ПАЛЕХА

Расценки

Неотложный спрос

Производители удобрений готовятся к массовым отпавкам

Массовая поставка удобрений к весенней посевной начинается обычно в ноябре с пиками спроса в декабре, марте и апреле. В нынешнем году из-за реорганизации вагонного парка эти пики сдвинулись.

Процесс ликвидации инвентарного парка РЖД и имеющиеся проблемы с подачей состава привели к тому, что объёмы отгрузок на внутренний рынок будут перевезено около 430 тыс. тонн одной селитры. Покупатели найдутся: чтобы компенсировать прошлогодний неурожай, агрокомпании будут закупать удобрения в больших объёмах. Однако уже в январе будет рост, обещает исполнительный директор Российской ассоциации производителей удобрений (РАПУ) Игорь Калужский: по сети РЖД на внутренний рынок будет перевезено около 430 тыс. тонн одной селитры. Покупатели найдутся: чтобы компенсировать прошлогодний неурожай, агрокомпании будут закупать удобрения в больших объёмах. Производители к этому готовы: так, «Сибур-минудобрения» в наступившем году



Производители удобрений обещают рост поставок в январе

планирует нарастить объёмы производства и отгрузки аммиачной селитры на 11%. Чтобы обслужить возросшие объёмы, парк собственного подвижного состава продолжит увеличиваться. «Уже в первом квартале планируем пополнить парк минераловозами и полувагонами», – говорит Олег Салимов, заместитель генерального директора «Сибур-минудобрений» по продажам и маркетингу. Решение о том, у кого будут закупаться вагоны, пока не принято – ведутся переговоры с БМЗ, «Днепро-

Рыба

Мойву в студию



Скоро до московских прилавков дойдёт выловленная уже в этом году мойва

В Мурманске началась подготовка к мойвенной путине – на 19-е число намечено первое заседание берегового штаба. Если к концу января удастся решить проблему с забитыми портовыми холодильниками, операторы смогут сполна загрузить терминал свежемороженой рыбой. Мойвенная путина стартует в Баренцевом море в конце января (в этом году выйти на промысел рыбаки собираются 20-го числа) и будет длиться до марта. В прошлом году российская квота мойвы составила 110 тыс. тонн, из которых выловлено чуть больше 70 тыс. На 2011-й определён лимит в 103 тыс. тонн. Чтобы уложиться в эти объёмы, предстоит в первую очередь позабиться об освобождении портовых холодильников (пока что там хранится около 8,5 тыс. тонн сайки, спрос на которую очень низок). Мурманская таможня пообещала работать в период путины в круглосуточном режиме. С железной дорогой в прошлом году проблем не было – операторы, в первую очередь ОАО «Рефсервис», зараннее подогнали составы. Для операторов, работающих со скоропортом, мойвенная путина – хороший шанс задействовать парк термосток, благо зимний период позволяет. Почти одновременно с мойвенной в Приморье стартует минтаевая путина, и перевозки рыбы, сейчас незначительные, через месяц должны вырасти. Основная часть мурманской мойвы уходит в центральные регионы. В первую очередь – на московские прилавки. СОФЬЯ КОРЕПАНОВА

Южно-Уральская

Целая бригада

У Павла Стоянова
два сына и восемь дочек



Виктория стала предновогодним подарком
всему большому семейству Стояновых

За месяц до Нового года в семье бригадира ремонтно-заготовительного производственного участка ремонтного вагонного депо Курган Павла Стоянова родился десятый ребёнок. Дочке дали громкое имя – Виктория.

«Теперь у меня два сына и восемь дочек: Любовь, Вера, Надежда, Анна, Алина. Ну вот, уже сбился со счёта», – от души смеётся Павел. Ему 34 года, и сегодня он самый молодой многодетный отец на ЮУЖД. Когда шесть лет назад у них с женой Ольгой родился пятый ребёнок, дорога бесплатно выделила Стояновым 4-комнатную квартиру. Старшей дочке Любе – 12 лет. В младших классах школы учатся ещё трое ребятшек. Остальные – дошколята. В детский сад они не ходят. Не по средствам собрать шестерых. «Добытчик» в семье – Павел. Ольга, педагог по образованию, занимается воспитанием детей. В Курганской городской думе сейчас решается вопрос о создании у Стояновых детского сада на дому. Это было бы выходом из ситуации. Подобный опыт в Курганской области есть, но пока в бюджете города не предусмотрена ставка надомного воспитателя. Павел во всём помогает жене. Когда Ольга пишет контрольные работы и готовится к экзаменам, а она студентка четвёртого курса заочного отделения Курганского педагогического университета, полностью берёт заботу о детях на себя. У Павла Стоянова есть ещё одно достижение – он лучший специалист по ремонту вагонов на ЮУЖД. В 2009 году в Курске показал высокие теоретические знания и практическое умение в смотре-конкурсе профессионального мастера, который проводила Центральная дирекция по ремонту грузовых вагонов – филиал ОАО «РЖД», где и стал одним из его победителей. Стал бы, наверное, и в 2010-м, но сетевой конкурс проводился в депо Курган. «Мы были принимающей стороной, поэтому наши высокие результаты были вне зачёта – таковы условия», – говорит Павел.

Евгения Мусихина,
соб. корр. «Гудка»
Челябинск

Лидеры

Воспитать машиниста

В депо сделали главную ставку на человеческий фактор

Работники локомотивного депо, идя на работу, нередко останавливаются на мостовом переходе через железнодорожные пути, чтобы полюбоваться на своё предприятие. Его вид действительно впечатляет.

За почти 140 лет своего существования депо Саратов-пассажирский превратилось в своеобразный музей промышленной архитектуры. Сохранились в прекрасном состоянии здания из красного кирпича с белой окантовкой вокруг окон, водонапорная башня с луковицей, покрытой кровельным железом, несколько цехов и зданий, построенных в более позднее время из силикатного кирпича, и современная проходная. С моста всё это воспринимается как настольная модель железной дороги. Между железнодорожными путями и зданиями нашлось место для композиции, напоминающей японский садик с декоративными камнями, небольшим прудом и живописными пятнами растений. Всё говорит о том, что территорию обустраивали с любовью. Впрочем, так и должно выглядеть передовое предприятие.

«Это депо специализируется на пассажирских перевозках, – говорит главный инженер дирекции тяги Приволжской железной дороги ОАО «РЖД» Сергей Рогов, – поэтому имеет огромное значение для Приволжской железной дороги. Ведь у неё таких предприятий всего два – в Волгограде и Саратове. Причём депо Саратов-пассажирский является основным. Только в летний период оно обеспечивает перевозку около 30 млн пассажиров».

Во II квартале минувшего года коллектив депо стал одним из победителей сетевого соревнования. Да и итоги года говорят о том, что успех был не случаен. Так, план перевозок перевыполнен на 100 млн ткм брутто. Кроме того, за год сэкономлено около 20 млн руб. эксплуатационных расходов.

«Руководство депо добилось хороших результатов прежде всего благодаря продуманной работе с людьми, – заметил Сергей Рогов. – А второй фактор успеха – это программа модернизации».

Машинист тепловоза Дмитрий Робу говорит, что за последние семь лет депо преобразилось и внешне, и внутренне за счёт увеличения объёмов капитальных вложений. «До этого времени мы по кирпичикам, как по мостикам, прыгали, чтобы пройти к локомотиву через масляные лужи. Было, что в локомотивах сидели на ящиках вместо кресел. А сейчас чистота, порядок. В депо поступили новые тепловозы и электровозы», – говорит он.

Картину дополнил машинист Владимир Журняев, признанный лучшим по профессии: «Прежде для прохождения техосмотра у нас был маленький сарайчик с одной канавой. А сейчас построено здание с тремя канавами, куда могут одновременно заходить 12 машин».



Старое депо живёт современной жизнью

Увеличение капиталовложений началось с 2003 года благодаря поддержке тогда ещё старшего вице-президента ОАО «РЖД» Бориса Лапидуса, который много лет проработал в депо и до сих пор его вспоминает добром. В прошлом году Приволжская железная дорога выделила 18 млн руб. на капремонт.

Деповчане со своей стороны сделали всё, чтобы капвложения были эффективными. В первую очередь депо сделало ставку на обновление локомотивного парка. Так, в 2010 году оно получило 7 тепловозов ТЭП70БС, а в 2011-м поступит ещё 10 локомотивов. Сегодня в приписном парке – 160 пассажирских электровозов и тепловозов. Осталось заменить лишь 35 устаревших электровозов ЧМЭЗ. В депо работают 360 машинистов и 416 помощников машинистов. Среди них многие отмечены премиями и званиями.

«Большое внимание мы уделяем техническим занятиям. Прежде в случае нарушения безопасности движения человека лишали премии и этим ограничивались. А сейчас принято решение обязать нарушителя самостоятельно подготовиться и сдать зачёт в десятидневный срок», – сказал начальник депо Сергей Казанов.

Здесь делают всё, чтобы учиться на чужих, а не на своих ошибках. Когда в депо приходит телеграмма о проезде запрещающего сигнала или любым другим ЧП на сети железных дорог, то обсуждается она с каждым машинистом отдельно. Члены ло-

комотивных бригад обязаны расписаться в том, что ознакомились с телеграммой.

«Раньше машинист, можно сказать, посчитал колёса – и поехал. Сейчас другие времена. Мы стараемся воспитывать машинистов так, чтобы они были более требовательными при приёмке локомотивов. Если есть малейшие неисправности, не принимать!» – говорит заместитель начальника депо по кадрам и социальной политике Евгений Брезнев.

Для учёбы организован новый технический кабинет, включающий в себя три учебных класса – электровозный, тепловозный и автотормозной. Они оснащены современными тренажёрами по управлению

ного оборудования для релаксации, сбросить физическую усталость, а успокоиться помогают музыка и записи звуков природы. Занимаются и аутотренингом. Работа оздоровительного «конвейера» завершается в спортивном зале.

Самым лучшим индикатором психологического климата и благополучия коллектива являются семьи железнодорожников. В депо немало многодетных родителей. Но рекорд побил машинист электровоза Алексей Епишкин, у которого 8 детей. Недавно руководство депо приняло решение выделить Епишкиным 2,2 млн руб. для улучшения жилищных условий. И эта забота тоже влияет на микроклимат в коллективе.

Раньше машинист посчитал колёса – и поехал.

А сейчас и времена другие, и требования

тормозами подвижного состава, мультимедийным кинопроектором, пятью крупномасштабными электрическими схемами локомотивов. Там установлены также тренажёры машиниста электровоза ЭП1, тепловоза 2ТЭ16 и компьютеры с обучающими программами.

В депо работает и психофизическая лаборатория, которая проверяет предрейсовую готовность локомотивных бригад. В ней удалось подобрать коллектив молодых психологов – настоящих энтузиастов своего дела. Машинисты и их помощники с удовольствием приходят к ним для психологической разгрузки, чтобы, используя массажные кресла и комплексы специаль-

В новом году предстоит перевести из помощников машинистов в машинисты 66 человек, почти в три раза больше, чем это делалось до сих пор. А это значит, классы технического кабинета пустовать не будут. Подготовка такого количества машинистов позволит закрыть ряд проблем, в частности уйти от сверхурочных часов работы. Кроме того, планируется увеличить плечо обслуживания от Саратова до Самары. Словом, дел впереди много.

АЛЕКСЕЙ КАЗАНОВ,
СПЕЦ. КОРР. «Гудка»
САРАТОВ
ФОТО АВТОРА

Подарите жизнь

Надежда для Марины

Когда в семье железнодорожника случилась беда, все пришли на помощь

Человеческая жизнь имеет цену. Помощник машиниста Сергей Комягин узнал в минувшем году, что это не просто образное выражение.

Комягина в его эксплуатационном локомотивном депо многие знали с самого детства, ведь его отец и оба деда были машинистами. А теперь и во всём уральском городе Красноуфимске нет, пожалуй, никого, кто бы не знал Сергея и не помог ему хотя бы рублём.

У Сергея и его жены Ольги две дочери. Младшей Насте – восемь лет, Марине – 17. Обе всегда радовали родителей: добрые, скромные, послушные. Кто бы мог подумать, что в организме Марины таится болезнь. Прошлой весной она проявила себя внезапно – болью и высокой температурой. Девочку положили в местную больницу. Затем в областную в Екатеринбурге. Причём сразу не приняли: не было мест, и родителям пришлось везти дочку с температурой 38 градусов обратно домой. Получив результаты анализов, врачи срочно вызвали Сергея и Ольгу и сообщили: у неё онкология. И посоветовали перевести Марину во взрослую онкологическую больницу, но там её отказались принять – ей было всего 16 лет.



ФОТО СЕМЕЙНОЙ ЖИЗНИ СЕРГЕЯ КОМЯГИНА

Отец постоянно поддерживает дочь

Впрочем, через пару дней взяли – уже привезённую на «скорой». Но лечение результата не дало – Марине становилось всё хуже. Сергея вызвали в больницу, чтобы дал согласие на операцию. Однако первичный очаг заболевания найти не удалось. И врачи просто выписали Марину домой. – Сутки мы были в ступоре, – признаётся Сергей. – Потом опомнились, стали звонить всем, кому только можно, выяснять, как получить квоту на лечение в Москве. Комягины переправили документы в столичный онкоцентр.

Там поставили диагноз – генерализованный рак из невыявленного первичного очага. И сообщили родителям: перевозить Марину в центр в таком состоянии нельзя. Но Комягины нашли профессора, который посоветовал поддерживающее лечение. Закупили дорогие лекарства – заняли кучу денег. Наступил сентябрь. Марина должна была пойти в 11-й класс, но она едва вставала с постели. Сергей между поездками искал нужную клинику в Интернете. И нашёл – в Израиле. Там, изучив документы, велели срочно выезжать.

– А у нас ни загранпаспортов, ни денег, – вспоминает Комягин. – Но поддержали родные, друзья, коллеги из депо, местные депутаты, предприниматели... Мы расклеили листовки, и нам помогли даже незнакомые люди. Удалось оформить и кредит. Так что к вылету в Израиль набралось \$10 тыс. Мы думали, их хватит. Рейс Екатеринбург – Тель-Авив – всего один в неделю. Комягины приехали на «скорой» к посадке. И узнали, что рейс отменён. Следующий – через неделю... Вернулись домой. Ждали новой даты. Снова на «скорой» с сиреной мчались в аэропорт. И узнали: самолёт будет только через неделю...

Комягин обратился в местную прессу, связался с уполномоченным по правам ребёнка в Екатеринбурге, затем с уполномоченным при Президенте России Павлом Астаховым. Авиакомпания признала, что отмена рейсов была не случайной. Там решили не рисковать: мало ли что может произойти в полёте с тяжелобольным ребёнком. Через несколько часов переговоров самолёт поднялся в небо. Целой вечностью показались Комягиным пять часов в воздухе. Марина почти не приходила в сознание. И потом израильские медики признали: это чудо, что она выдержала такой перелёт. У трапа самолёта их ждал реанимобиль. Врачи заверили Сергея: ситуация не безнадежна. – Они вернули нашу дочь с того света, – с благодарностью говорит Сергей. – Но врачи врачами, а деньги деньгами... Место в реанимационной палате стоит \$3,5 тыс. Марина пролежала там семь дней. Уже на второй день Комягиных предупредили о необходимой предоплате – \$50 тыс. Сергей отдал десять тысяч и сказал, что летит в Россию решать вопрос. Он ещё был в аэропорту, когда позвала жена: «Марину вывозят из реанимации...» Сергей добился приёма в российском посольстве в Изра-

иле, достучался до Минздрава, выступил на израильском русскоязычном радио. И люди откликнулись. Кто-то приносил в больницу продукты, кто-то подарил ноутбук, чтобы общаться с родными в России. Фонд «Подари жизнь» Чулпан Хаматовой смог выделить \$23 тыс. Горьковская железная дорога перечислила на счёт Комягина большую сумму, а когда выяснилось, что этих денег недостаточно, вице-президенту ОАО «РЖД» Олегу Атькову ушло письмо за подписью начальника Горьковской железной дороги Анатолия Лесуна. И просьба выделить на лечение девочки \$70 тыс. была удовлетворена. – Я низко кланяюсь железнодорожникам, низко кланяюсь всем, кто не оставил нас в беде! Марине стало значительно лучше. Она начала улыбаться.

После химиотерапии потихоньку стала есть. Пока она очень слаба, но настроение у неё хорошее. Надежды добавила встреча с семьёй из России, привозившей туда же сына. У мальчика был тот же диагноз, что и у Марины. Но теперь он ничем не отличается от сверстников! «Мы целый год прожили вместе с сыном в больнице», – сказали его родители. Как хотелось бы поставить здесь точку. Но рано. Полугодовой курс химиотерапии в израильской клинике, необходимый Марине, обойдётся примерно в \$130 тыс. В её семье таких денег нет. Вчера Марине исполнилось 17 лет. Вместе мы можем подарить ей жизнь. ОЛЬГА ЛЮЛИНА

Счета, на которые можно перечислить деньги

- для частных лиц: Красноуфимское отделение УСБ № 1774/00024 Счёт № 42307.810.4.1641.1000159, Комягин Сергей Геннадьевич счёт карты СБ РФ 639002169007884865, Комягина Марина Сергеевна
 - для организаций – на те же счета,
- реквизиты банка: Красноуфимское ОСБ № 1774/00024 ИНН 7707083893 БИК 046577674 К/С 3010181050000000674 Р/С 47422810416419901774 В Уральском банке СБ РФ г. Екатеринбург Коды ОКОНХ 96130 ОКПО 02813181

Проект

Двери в компанию

Школьникам показали, что такое ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» ИЗНУТРИ

В дни зимних каникул получил продолжение проект РЖД для подростков «Открытые двери компании». Более 500 ребят со всей сети участвовали во множестве интересных мероприятий.

Старшеклассники – это потенциальные сотрудники РЖД, и работа с будущими железнодорожниками должна начинаться именно тогда, когда на их жизненном горизонте встает вопрос «кем быть?».

«Наша задача состоит в том, чтобы дети работников компании, еще уча в школе, могли не просто изучать деятельность, историю, традиции железнодорожного транспорта, но и были в курсе того, какие специалисты нужны на дорогах, какие перспективы для развития личности существуют в компании, и могли увидеть всё своими глазами», – считают в департаменте социального развития ОАО «РЖД».

Организаторы стремятся развивать региональную составляющую проекта, который начался с программы в Москве. В прошлом году мероприятия «Открытых дверей компании» прошли уже по всей сети дорог.

В этом году группы старшеклассников прибывали в ближайшие к их месту проживания базовые города проведения зимней программы: Москву, Ростов-на-Дону, Екатеринбург, Новосибирск и Хабаровск. Везде были организованы экскурсии на железнодорожные предприятия, осмотр достопримечательностей и т.д., но больше всего ребятам запомнился телемост.

Новый формат

Каждый год в зале правления участников проекта «Открытые двери компании» принимает первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Морозов. Нынешняя встреча состоялась накануне Рождества.

Непосредственно в зале правления собрались 115 школьников, родители которых работают на Октябрьской, Московской, Горьковской, Северной дорогах и в аппарате управления ОАО «РЖД», ещё 400 ребят, а также руководители дорог и подразделений компании подключились к разговору из студий управлений дорог в городах проекта.

– Мы встречаемся в третий раз, и я не представляю уже,

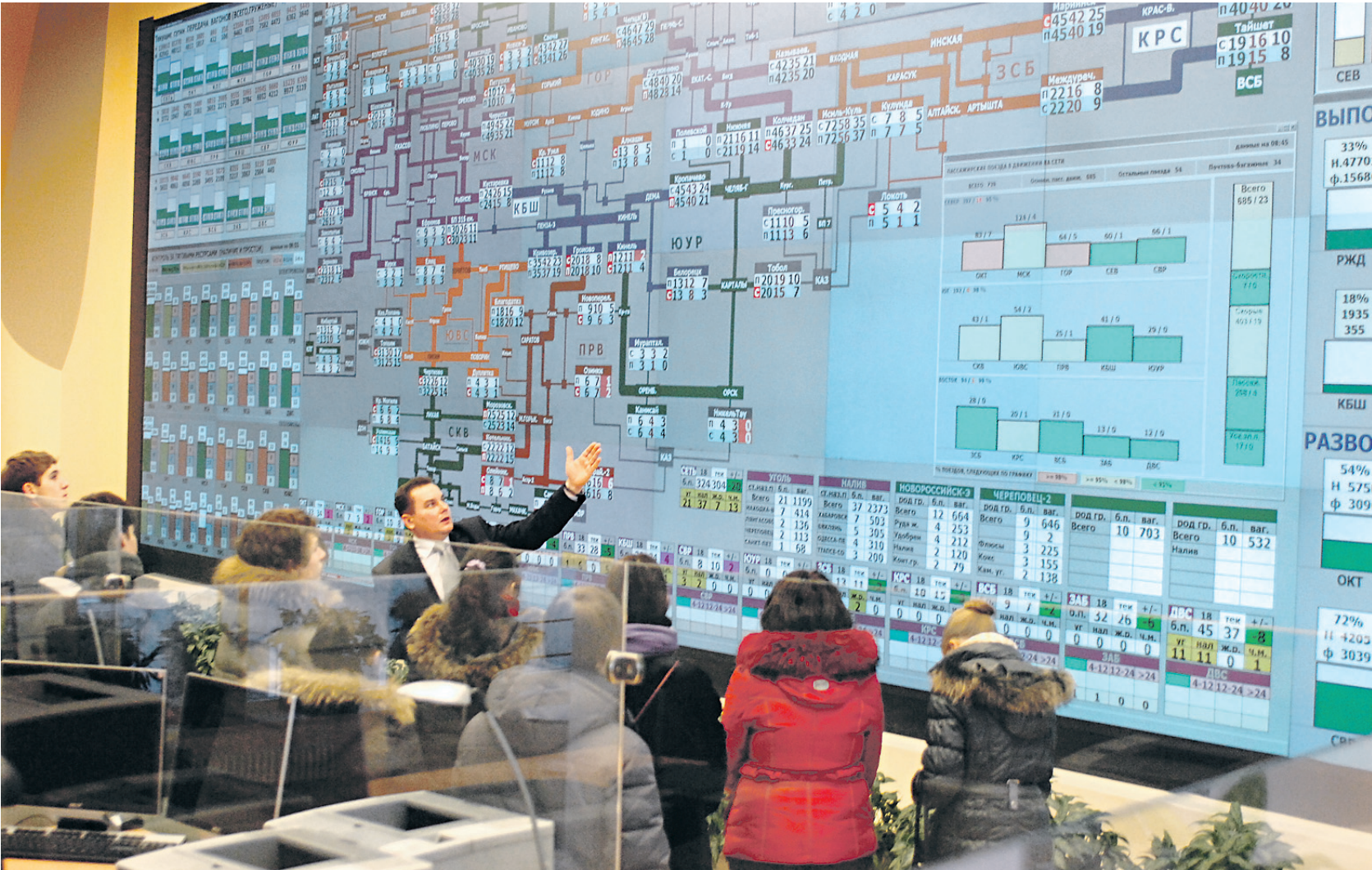


ФОТО: СЕРГЕЙ КОЛЫНОВ

как иначе можно начать новый год, кроме как со встречи с детьми железнодорожников, – признался Вадим Морозов. – Реализуя этот проект, мы хотим помочь тем, кто оканчивает школу, определиться с выбором дальнейшего пути. Нам важно донести до вас информацию о традициях, истории железных дорог, рассказать о том, чем живёт крупнейшая железнодорожная компания мира.

Он ознакомил школьников с перспективами развития отрасли, новыми проектами РЖД: развитием высокоскоростного движения, строительством инфраструктуры в Сочи, задачами, которые появились в связи с проведением чемпионата мира по футболу в 2018 году.

– Реализация всех направлений зависит от того, кто будет развивать железные дороги в ближайшем будущем, – сказал Вадим Морозов. – Необходимость быть высококвалифицированным работником касается сегодня всех – не только инженеров или технологов, но и рабочих. Потому что идёт за-

Масштабы и размах деятельности РЖД поразили воображение школьников

мещение ручного труда машинным, приходится соприкасаться с нагрузками и скоростями, которые подразумевают блестящую подготовку.

Представителям руководства компании и в московской студии, и в других городах – участникам телемоста ребята могли задать любые вопросы.

– Если бы вы лично заказывали кадры на 2015 год, людей с какими знаниями и способностями вы бы выбрали? – спросила начальника департамента экономической конъюнктуры и стратегического развития РЖД Валерия Веремева Галина Остатчук с ВСЖД.

– Главная способность – развиваться и обучаться, – ответил он. – Люди, которые хотят работать над собой, будут всегда востребованы в компании.

– Вчера мы посетили музей, посвященный железнодорожному мосту через реку Амур. Это потрясающее инженерное сооружение. Достаточно ли

будет знаний, если окончить вуз по специальности «Мосты и тоннели», чтобы построить что-то подобное? – спросил Сергей Борисов со станции Бикин ДВЖД у главного инженера СЮЖД Василия Костюка.

– Сегодня при строительстве участка от Адлера до «Альпиксервис» в рамках подготов-

кину мира по футболу, то накопите такой багаж знаний, что сможете не только строить, но и конструировать совершенно новые мосты и тоннели.

Телемост – захватывающая форма общения, но время его проведения строго регламентировано. Это единственное, о чём сожалели участники. Впрочем, этот момент забылся после поездки на скоростном поезде «Сапсан».

Каждая сторона получает результат: компания – сотрудников, школьники – понятные ориентиры в жизни

к сочинской Олимпиаде реализуется уникальный проект – строительство 29 км эстакад, которые идут вдоль русла реки. Знания, полученные в университете, дадут вам возможность принять участие в подобном строительстве, но важнее наработанный опыт. Если вы примете участие, к примеру, в строительстве линий высокоскоростного сообщения к чем-

пиату мира по футболу, то накопите такой багаж знаний, что сможете не только строить, но и конструировать совершенно новые мосты и тоннели. Телемост – захватывающая форма общения, но время его проведения строго регламентировано. Это единственное, о чём сожалели участники. Впрочем, этот момент забылся после поездки на скоростном поезде «Сапсан».

В МИИТе старшеклассники посетили музей, библиотеку, Центр мультимодальных транспортных систем, Дом физики с новейшими лабораториями. В течение нескольких часов ребят сопровождали студенты и преподаватели. «До посещения МИИТа я был нацелен на другое учебное заведение, но теперь есть все основания пересмотреть выбор, – поделился делегат МЖД Илья Пятигоров. – МИИТ меня поразил своей историей, перспективами, масштабом, неповторимой атмосферой».

До посещения вуза многие старшеклассники не могли выбрать профессию. Экскурсия в СГУПС, например, поставила все точки над «i» для Павла Москаленко из омской школы-интерната № 20 РЖД. «Я всё не мог определиться со специализацией и очень переживал. Но потом на факультете управления персоналом нам рассказали об этой чудесной профессии, я вспомнил мысль Антуана де Сент-Экзюпери о том, что общение – это самое большое счастье на земле, и понял, что служба управления персоналом – это моё», – пояснил он.

Каждая сторона получает определённый положительный результат: компания – потенциальных сотрудников, школьники – понятные ориентиры в жизни, а ещё возможности для развития и общения.

Из студии в Москве прозвучало предложение создать на молодёжном портале РЖД страницу, посвящённую участникам проекта, и, судя по всему, она скоро появится.

ИРИНА ЗАВЕРНЯЕВА

Справка «Гудка»

Впервые компания открыла двери подросткам в январе 2008 года, устроив для 230 школьников с пяти дорог экскурсионно-образовательный выезд в столицу. Летом того же года департамент социального развития ОАО «РЖД» совместно с Роспроектжелезнодорожным управлением провёл четыре специализированные смены на Черноморском побережье в лагере «Горизонт». Так и сложилось: каждые зимние и летние каникулы ребятам предоставляется возможность отдохнуть, пообщаться со сверстниками из других регионов, примерить на себя роль диспетчера или менеджера в деловой игре, узнать о традициях и инновациях железнодорожного транспорта.

Регионы

С местным колоритом

Чем принимающие стороны удивляли подростков

Во всех городах, принимавших в этот раз проект «Открытые двери», программы строились по схожим сценариям, подразумевающим непрерывное общение школьников с железнодорожниками-практиками и руководителями, посещение вузов и тестирование ребят. Но при этом каждая программа получилась неповторимой, с местным колоритом.

Хабаровск

Сюда съехались около 100 девочек и мальчишек. Самое неизгладимое впечатление на школьников произвело посещение моста через реку Амур и крупнейшей на ДВЖД сортировочной станции Хабаровск-2, которую по праву называют «фабрикой маршрутов».

Новосибирск

Здесь также около 100 детей железнодорожников Западно-Сибирской, Красноярской и Восточно-Сибирской дорог познакомились с условиями учёбы и работы персонала, участвовали в викторинах и конкурсах, изучали историю дороги и всего Транссиба.

– Такого познавательно-развлекательного фейерверка, признаться, не ожидали, – рассказала «Гудку» руководитель делегации ВСЖД Надежда Ветлугина. – Когда нашим ребятам показали музей железнодорожной техники под открытым небом на станции Сеттель, где собраны почти все отечественные тепловозы, электровозы и паровозы, они глазам своим не поверили. А когда мы попали на станцию Инская – одну из самых мощных на сети – и ученик увидел, как маневровый диспетчер с помощью нескольких мониторов распределяет десятки грузовых составов по маршрутам, мальчишка твёрдо



ФОТО: ИРИНА КОЛЫНОВА

решил в этом году поступать на факультет управления перевозками.

Екатеринбург

Столица Урала принимала делегацию из 103 подростков, приехавших с Куйбышевской, Южно-Уральской, Восточно-Сибирской и Свердловской дорог. Ребятам было интересно увидеть монастырь на Ганиной Яме, побывать на Свердловской киностудии, в музее изобразительных искусств и Музее истории науки и техники СВЖД. Они съездили к стеле на границе Европы и Азии. Но наиболее сильное впечатление произвела поездка в дорожный центр управления перевозками, Шарташский учебный центр, дорожный центр профессионального отбора кадров.

Ростов-на-Дону

Сотню ребят с Северо-Кавказской, Приволжской и Юго-Восточной магистралей разместили в общежитии Ростовского

Заснеженные улицы Новосибирска были рады встретить гостей

госуниверситета путей сообщения. Организаторы решили познакомить гостей со столицей донского казачества – Новочеркасском. Здесь им показали Вознесенский кафедральный собор, который считается одним из самых величественных в России, третьим по величине церковным зданием, уступающим только храму Христа Спасителя в Москве и Исаакиевскому собору в Санкт-Петербурге. Осмотрели экскурсанты и Музей истории донского казачества, и Атаманский дворец, который служил ещё и резиденцией царю и наследникам престола на время их приезда в Новочеркасск.

– Эта экскурсия запомнится на всю жизнь, – уверен её участник Денис Вареников из Воронежа. – Мы познакомимся с тем, как жили казаки, с очень красивой архитектурой. А кроме того, нас приняли в казаки.

Мнения

Определились с профессией

Посетители мероприятий «Открытых дверей» решали, куда пойти учиться

«Гудок» попросил участников рассказать о самых запоминающихся моментах программы.

Маша Иванова (делегация ДВЖД):

– Мы посетили мост через реку Амур и сортировочную станцию Хабаровск-2. Понравился ДВГУПС, куда решила поступать, локомотивное и вагонное депо, диспетчерский центр. Экскурсии оказались весёлые и интересные. Организаторы постарались и с развлекательными программами, например, мы ходили в боулинг. Вообще, свободного времени получилось очень мало, но всё было захватывающе.

Данила Мальчиков (делегация ЗСЖД):

– Не успеваем отдышаться от железнодорожного музея, нам рассказывают историю Транссиба, а через несколько минут мы уже на пороге СГУПСа. Но плотный график совсем не напрягал. К концу дня мы ещё танцевали на дискотеке, гуляли по Новосибирску. А когда пришло время уезжать домой, возникло такое ощущение, что мы все знакомы уже ну, наверное, лет двадцать. Даже показалось,



ФОТО: ИРИНА КОЛЫНОВА

Школьникам бывает непросто выбрать будущую профессию

что и работаем вместе много лет – управляем грузовыми и пассажирскими перевозками, ремонтируем пути. Будто мы – единое целое наших дорог, единое целое всей нашей компании.

Олег Тхакохов (делегация СКЖД):

– Во второй день мы знакомимся с РГУПСом и прошли компьютерное профориентационное тестирование. У меня всё как по заказу оказалось: я давно решил пойти по стопам отца и учиться на эсэбиста, и тестирование подтвердило, что у меня есть инженерные

способности. Так что после окончания школы обязательно буду поступать в РГУПС.

Екатерина Белозёрова (делегация ГЖД):

– Мы были в Едином диспетчерском центре, сотрудники которого нам рассказывали о своей работе и показывали что к чему. Очень приятно, что с нами обращались не как с экскурсионной группой на прогулке – было видно, что сотрудники центра воспринимают нас как возможных продолжателей их дела, заинтересованы в том, чтобы нам было интересно.

Илья Кисляковский (делегация ОЖД):

– У нас нет ни одной свободной минуты, очень удачно скомпонованы развлекательные части и обучающие. Например, вчера мы ходили на ледовое шоу «Снежная королева» и в ЦНТИ, и сложно сказать, где было интереснее. Жаль, что не удалось побольше пообщаться с руководителями компании. Когда я ехал сюда, железная дорога была для меня не самым приоритетным вариантом для получения образования, но теперь я думаю иначе.

Исследование

Уточнили корни

Генетики изучили ДНК народов Сибири

Учёные выяснили, что жители Восточной Сибири находятся в более близких родственных отношениях с японцами, чем с жителями Урала.

Генная география – это наука, которая может реконструировать пути расселения людей на нашей планете, опираясь на генетические отличия разных групп населения. В этих целях специалисты сравнивают структуру и последовательность определённых генов у различных этнических групп. Сотрудники лаборатории эволюционной генетики НИИ медицинской генетики СО РАМН недавно изучили ДНК 758 мужчин, представляющих коренные народы Сибири (хантов, кетов, якутов, алтайцев, тувинцев и бурятов). Кроме того, учёные использовали данные о последовательностях генов у японцев, китайцев, жителей Нигерии и выходцев из Северной и Восточной Европы. Исследователи установили, что генетическая близость этносов Южной Сибири и Китая свидетельствует об интенсивных миграциях, имевших место на этой территории, начиная с эпохи гуннов и заканчивая временем Российской империи. Бурятский этнос оказался неоднородным. Прибайкальские буряты, оседлые



Генетическая близость этносов Южной Сибири и Китая свидетельствует об интенсивной миграции на этой территории

животноводы и земледельцы, близки с японцами, а вот восточные кочевые скотоводы – с якутами. Порядок расселения современного человека, определённый генетиками, в целом соответствует картине, уже сложившейся в исторической науке. Первоначально люди вышли из Африки, затем европеоидные, уральские и смешанные (алтайцы и тувинцы) этносы отделились от жителей Восточной Сибири. Дальнего Востока и Японии. Потом разошлись пути древних народов Южной Сибири и Китая, ещё позже – Восточной Сибири и Японии. Так что японцы генетически являются ближе коренному населению Сибири, чем китайцы. Следующий генетический барьер разделяет бурятов, а также жителей европейской и азиатской части крупнейшего континента.

Наталья Курская

Цифры | Факты

190 млрд

руб. потратили в 2010 году в России на геологоразведочные работы. Как сообщил министр природных ресурсов и экологии Юрий Трутнев, при этом доля бюджетного финансирования была лишь 20,1 млрд руб., остальные средства выделили недропользователи. В результате геологи открыли 45 месторождений углеводородного сырья. Прирост запасов нефти составил 750 млн тонн, а природного газа – 810 млрд куб. м (в 2009 году эти показатели были 620 млн тонн и 580 млрд куб. м). В федеральном бюджете 2011 года запланировано выделить на геологоразведку 20,4 млрд руб., хотя с каждым годом открывать крупные уникальные месторождения становится всё сложнее.

Андрей Стрельцов

Музыка

Голосовая связь

Михаил Турецкий создаёт ещё один хор



ФОТО: ИТА-НОВОСТИ

Хор Турецкого недавно отметил своё 20-летие. Событие было ознаменовано гастрольным турне по городам России и зарубежья. Концерты прошли в Новосибирске, Казани, Тюмени, Саратове, Оренбурге, Вене, Гамбурге, Берлине, Лондоне, Мюнхене. Впереди новый проект – «Сопрано 10».

– «Сопрано 10» – это женский аналог Хора Турецкого, только вместо мужских теноров, баритонов и басов – десять сопрано. – Есть некоторое отличие. На сей раз публике будет представлена современная и классическая инструментальная музыка, которая наполнится поэтическим текстом. Например, в фортепианном цикле Чайковского «Времена года» есть «Осенняя песнь». Вместе с поэтическим текстом инструментальная музыка превратилась в вокальную. Или, скажем, существует известная всем мелодия из французского фильма «Профессионал». Эта мелодия волнует уже несколько поколений слушателей. А когда на неё написали русский текст, появилось произведение под названием «Нетленной только любовь», и звучит оно на десять голосов, да так звучит, что вызывает у слушателей глубокие чувства. В этих девушек влюбляешься через пять минут их выступления. За ними – женственность, интеллигентность, музыкальность и культура. В течение пятнадцати месяцев мы искали не просто симпатичных и поющих, а ещё и высокообразованных, интеллигентных.

Женский хор Михаила Турецкого «Сопрано 10» – это женственность и музыкальность

– Трудным оказался поиск? – Оказалось, что среди женщин выбор был намного больше, чем среди мужчин. – Ваш хор начинал с выступлений в консерваториях и филармонических залах. Там и репертуар был классический, и публике ему под стать. Но затем вы разбавили классику поп-музыкой, стали выходить на эстраду, расширили свою аудиторию и вследствие этого начали больше зарабатывать. Поняли, что классика не кормит? – Было не совсем так. Мы начинали как хор духовной музыки, который обеспечивал в синагоге

дили в США, а в 95-м получили двухлетний контракт в городе Майами. – В течение нескольких лет вы пели исключительно а капелла, но потом от этого ушли. Почему? – Потому что у нас появились новые амбиции. Аудитория хора – это зал максимум на тысячу человек, а нам хотелось на стадионах выступать, во дворцах спорта. Хотелось расширить концертное пространство и сказать своим искусством больше, чем может сказать хор а капелла. – У вас в репертуаре «Мурка» и «Отче наш». Вы считаете,

Любой артист стремится к широкой аудитории. Нам одинаково дороги и пенсионеры, и банкиры, и домохозяйки

молитвы, потом нам стало тесно там, и мы пошли на концертную площадку. Потом стало тесно и в рамках классического хора, несмотря на концерты в Большом зале консерватории. Мы начали создавать разветвлённые проекты с элементами классики, эстрады, поп-музыки и джаза, фольклора и хореографии. – Имея большой успех в России, зачем же вы в Америку уехали? – Мы поехали в США на гастроль, поскольку у нашего коллектива не было в тот момент никакого официального статуса. И мы были вынуждены искать работу за рубежом. Соединённые Штаты Америки и Европа нам такую работу дали. И в течение трёх лет, с 91-го по 93-й, мы по три месяца в году прово-

это нормально сочетается? – «Мурка» в нашем случае нападная песня, которая сделана как пародия на оперную арию. И внутри этого номера есть вставка из оперы Леонкавалло «Паяцы». Когда выходит солист и начинает петь «Мурку» совершенно не в блатной манере, у этой песни появляется новый имидж, она теряет налёт андеграунда, пошлости, становится просто музыкальной шуткой. И потом, мы никогда не исполняем «Мурку» в одном отделении с классикой. Сначала – классика, потом – русские песни, а где-то к концу концерта можно чуть-чуть пошутить, дать публике расслабиться. – Артисты ансамбля одобряют диктуемый вами репертуар? Не было случая, чтобы

кто-то сказал: «Я это петь отказываюсь»? – Репертуар мы определяем коллективно, я ничего никому не диктую. – Для академической аудитории вы чужие, для массовой – тоже не вполне свои. Кто ваши слушатели? – Мне кажется, мы нашли компромисс, сумели примирить слушателей с разными музыкальными вкусами. – Существует мнение, что ваша музыкальная всеядность имеет вневещетическую природу. Что это, просто расчётливый отклик на запросы аудитории, и подчас не самой взыскательной. Ничего плохого в этом нет, коммерческого успеха иначе не добьёшься, но вы не испытываете некоторого, скажем так, смущения от того, чем занимаетесь? – Нет, не испытываю. Вся моя конъюнктура – в собственном удовольствии. Я не делаю ничего такого, во что я сам творчески не верю или что меня не вдохновляет, не возбуждает. То же и остальные участники хора. Мы не наступаем на горло собственной песне. Любой артист стремится к широкой аудитории. Это всё кокетство и самообман, когда артист говорит: «Мне не нужна толпа, я хочу видеть на своих концертах только учёных и художников». Мне одинаково дороги и пенсионеры, и банкиры, и министры, и домохозяйки. Это все мои слушатели, я хочу им нравиться, я хочу с ними говорить. Чтобы что-то изменить в их жизни или просто порадовать, поднять настроение. И чтобы после концерта они сами заряжали окружающих этой энергией.

Беседовал Пётр Невзоров

Отдых

Пляж в Европу

Крымские чиновники пообещали благоустроить береговую линию

Украинские власти решили приблизить состояние крымских пляжей к европейскому уровню, выделив каждому отдыхающему не менее 5 кв. м площади.

Министерство курортов и туризма Крыма разработало проект постановления «О правилах устройства, обустройства и использования пляжных территорий». Согласно новым стандартам, на каждого отдыхающего будет приходиться не менее 5 кв. м площади пляжа, на лечебных пляжах – 8–12 кв. м на человека, а на детских – 4 кв. м. Кроме того, на крымское побережье вернутся фонтанчики с питьевой водой. Также появятся кабинки для переодевания, туалеты и души – по одному на 75 отдыхающих. Гендиректор Клуба защиты прав туристов Роман Бобылев считает, что Крым хочет избавиться от репутации места для недорогого отдыха. «Местному населению невыгодно, что туда приезжают небогатые туристы, – отметил он. – Но если они решат привести в порядок береговую линию, то нужно будет задуматься и об отелях, частном секторе, где живёт большинство отдыхающих, инфраструктуре развлечений».

По его словам, если новые стандарты будут приняты, количество туристов на каждом пляже будет ограничено. Между тем сейчас крымское побережье буквально переполнено людьми. «Летом туристов столько, что люди на пляжах буквально ходят друг по другу, – говорит он. – Это неправильно. Но если количество отдыхающих ограничить, куда денутся все остальные? Скорее всего, им придётся организовывать стихийные пляжи, где снова не будет ни туалетов, ни фонтанчиков, а самое главное – не будет спасательных служб, которые могут помочь в чрезвычайной ситуации». Эксперт добавил, что на стихийные пляжи переместятся и те туристы, которые не захотят платить за вход на благоустроенную площадку. «А то, что «европейские» пляжи не будут бесплатными, очевидно», – подчеркнул Роман Бобылев.

Маргарита Верховская

Криминал

Стоп-сигнал для дурмана

Наркотики до потребителя не дошли

Двести граммов амфетамина изъято в Кузбассе сотрудниками транспортной милиции.

Как рассказала сотрудник пресс-службы Кузбасского ЛУВД на транспорте Елена Щербинина, из поезда сообщением Санкт-Петербург – Новокузнецк на станции Прокопьевск вышли два молодых парня – по виду студенты. У одного была с собой спортивная сумка, у второго – небольшой рюкзак и сумочка через плечо. Не успели «студенты» сделать и пары шагов по перрону, как к ним подошли сотрудники транспортной милиции и попросили пройти с ними. К задержанию возможных наркокурьеров оперативники готовились несколько месяцев. О том, что из Питера наложен канал поставки наркотиков, стало известно ещё год назад – из Северной столицы в Кузбасс стали поступать партии амфетамина в виде порошка и таблеток. В курьеры наркodelей старались привлекать молодых, внешне уважаемых людей. В декабре прошлого года оперативники транспортной милиции задержали одного такого перевозчика в Прокопьевске. В кармане у парня нашли лишь одну серую таблетку с отгиском буквы «М». При обыске квартиры отыскалась оставшаяся партия «эмок» – 1076 таблеток МДМА, или метилendioксиметамфетамина, больше известного как экстази. Чтобы скрыть от посторонних глаз нелегальный товар, владелец поместил его внутрь плюшевого мишки. Этот наркоторговец сбывал свою продукцию в ночном клубе Новокузнецка. Суд признал курьера виновным и приговорил к четырём годам заключения.

Александра Васильева

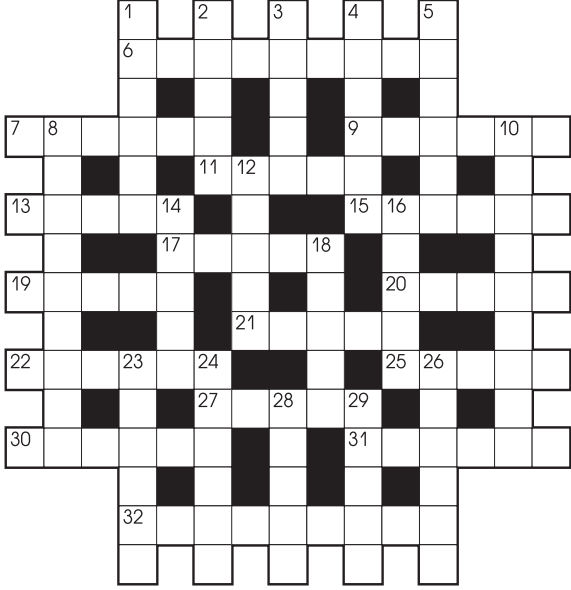
Кроссворд

по горизонтали:

6. Если покажет 36 и 6, бюллетеня не дадут. 7. В науке этот процесс неотделим от анализа, хотя и противоположен ему. 9. Славя меду с цинком и другими элементами. 11. Стиль танцевальной музыки. 13. Животное, которому намылить шею – весьма утомительная процедура. 15. Инструмент, на который не рекомендуется наступать. 17. Великий британский писатель-фантаст, придумавший человека-невидимку. 19. Для милых дам напиток знатный: тягучий, сладкий, ароматный. 20. Причина непопадания зуба на зуб. 21. Идеальная «среда обитания» для катающегося сыра. 22. Охрана на древнерусский лад. 25. Степень зрелости, за которой пристально следят садоводы. 27. Музыкальная форма, основанная на чередовании неизменной темы-рефрена и различных эпизодов. 30. Лёгкая колёсная повозка, в которой ездил Павел Иванович Чичиков. 31. Каждый из тех, кто не съел Н.Миклухо-Маклая. 32. Работник, владе-

ющий всеми частными специальностями в своей профессии. по вертикали: 1. Листок с пропагандой. 2. Отдельное состязание рысистых лошадей на ипподроме. 3. Кисломо-лочный продукт из конюшни. 4. Наш «близнец» их лекарства или их «близнец» нашего оружия. 5. Абorigineнка с берегов Лены или Индигирки. 8. Зачинатель нового. 10. Кто такая одалиска? 12. В какой религии даже водки выпить нельзя? 14. Корм для сельскохозяйственных животных, птицы. 16. Радиоактивный химический элемент – инертный газ. 18. Любая ёмкость, в которую можно что-нибудь налить. 23. Мелкая морская рыба, родственная сельди, консервируемая в уксусе с пряностями. 24. Растение семейства бобовых, земляной орех. 26. Запаянная стекляшка с лечебной жидкостью. 28. Иммануил Кант по национальности. 29. Регистрация вещей, разложенных по полочкам.

Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 30 декабря

по горизонтали:

4. Патрубок. 8. Иерархия. 9. Джоконда. 10. Лосиха. 12. Терраса. 15. Скакалка. 18. Аббат. 20. Глаза. 21. Столп. 24. Обманщик. 27. Критика. 30. Ставни. 31. Сигарета. 32. Шапокляк. 33. Таблетка.

по вертикали:

1. Уиллис. 2. Трусца. 3. Крахмал. 4. Пядль. 5. Творец. 6. Банка. 7. Клака. 11. Школа. 13. Раба. 14. Скачки. 16. Костёр. 17. Изюбр. 19. Флот. 22. Пантеон. 23. Акцент. 25. Шавель. 26. Книжка. 27. Кисет. 28. Изгиб. 29. Каша.