стр. 3 Тайфун Лайонрок нарушил на Сахалине движение поездов. Для восстановительных работ мобилизованы все силы

12+

6 сентября 2016 года
вторник
№ 155 (26060)

Выходит с 23 декабря 1917 года

WWW.GUDOK.RU
ГУДОК
ЕЖЕДНЕВНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ГАЗЕТА

Тираж 137 465 экземпляров

Электронная версия 150 965 адресов

FCLM.RU

Руководство «Локомотива» поставило в новом сезоне перед футбольным клубом самые серьёзные задачи. Для их выполнения команда усиливает как линию атаки, так и защиту |8

ОТ РЕДАКЦИИ

РЖД опять везут

Как показывает опрос автономной некоммерческой организации «Транспортная дирекция – 2018», которая занимается подготовкой транспортной инфраструктуры для чемпионата мира по футболу в России, основная нагрузка, как и на Олимпиаде в Сочи, опять ляжет на железнодорожный транспорт. На сайте дирекции на девяти языках проводится исследование о предпочтениях болельщиков при передвижении во время чемпионата. К концу августа отозвались почти 1200 человек, из которых более 60% заявили, что будут передвигаться по железной дороге. Почти 52% предпочтут скоростные поезда, а 24% – обычные. Также значительная часть намеревается ездить на матчи между городами с семьёй и друзьями. При этом они будут приезжать или непосредственно в день игры, или вечером перед ней. Соответственно и уезжать так же, что гарантирует железнодорожной инфраструктуре огромные пиковые нагрузки. Тем более что для предъявителей футбольных билетов и карточек болельщиков проезд будет бесплатный.

Как говорится в проекте Стратегии транспортного обеспечения Кубка конфедераций FIFA 2017 года и чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года, бесплатным проездом на железнодорожном транспорте воспользуются 2,24 млн человек. Случай с чемпионатом мира – 2018 в транспортном отношении вообще уникальный. Соревнования будут проводиться в 11 городах, и нигде ещё не было такого большого расстояния между ними – 2,5 тыс. км. И именно поезда в этом случае поистине незаменимы. В Бразилии в 2014 году, где из-за неразвитости железнодорожной инфраструктуры пришлось сделать ставку на авиацию, в воздушном пространстве страны постоянно возникали заторы. Поэтому перед Транспортной дирекцией, как и на Олимпиаде в Сочи, стоит задача на основе проданных билетов на матчи чётко определить пассажиропоток именно на железнодорожном транспорте, чтобы гарантировать отсутствие транспортных проблем.

ЦИФРА ДНЯ

2,5 млн

ДЕТЕЙ В ВОЗРАСТЕ ОТ 10 ДО 17 ЛЕТ ПЕРЕВЕЗЕНО ПОЕЗДАМИ ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ В ИЮЛЕ – АВГУСТЕ. ЭТО НА 16% БОЛЬШЕ, ЧЕМ В ТОТ ЖЕ ПЕРИОД ПРОШЛОГО ГОДА.

ПЕРСОНАЛ

Всё пройдёт по плану

С октября зарплаты железнодорожников увеличатся

Гарантия достойной зарплаты – ключевой стимул для работников отрасли

ИГОРЬ УМНОВ/ ИД «ГУДОК»

С 1 ОКТЯБРЯ 2016 ГОДА ЗАРАБОТНАЯ ПЛАТА В ОТРАСЛИ БУДЕТ ПРОИНДЕКСИРОВАНА. ПОВЫШЕНИЕ КОСНЁТСЯ КАК РАБОТНИКОВ ОАО «РЖД», ТАК И СЛУЖАЩИХ ОТРАСЛЕВЫХ УЧРЕЖДЕНИЙ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ И ОБРАЗОВАНИЯ.

Вчера президент компании Олег Белозёров подписал распоряжение об индексации заработной платы работников отрасли на 3,5%.

Увеличение зарплат предусмотрено Коллективным договором ОАО «РЖД» и коллективными договорами негосударственных учреждений здравоохранения и негосударственных образовательных учреждений ОАО «РЖД» на 2014–2016 годы.

«Размер индексации определён исходя из прогнозируемого индекса роста потребительских цен на товары и услуги на конец 2016 года и с учётом проведённой с 1 марта текущего года индексации в 2,9%», – пояснил начальник департамента по организации, оплате и мотивации труда ОАО «РЖД» Сергей Саратов.

Минимальный размер заработной платы для сотрудников компании, полностью отработавших за месяц норму рабочего времени и выполнивших нормы труда, вырос до 8263 руб. Эта цифра по-прежнему превышает показатели по стране: с 1 июля минимальная оплата труда в России составляет 7500 руб.

«Если инфляция по году окажется выше, то в 2017 году мы будем вместе с руководством компании решать вопрос о компенсации разницы между прогнозом и фактом», – отметил председатель Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей Николай Никифоров.

Александра Посыпкина

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Всех пересчитают

Перепись населения будет обязательной для всех жителей России. Правительственная комиссия по законотворческой деятельности одобрила законопроект, подготовленный Росстатом. Предполагается также, что из процедуры уйдёт анонимность. Участникам переписи придётся сообщать фамилию, имя, отчество, паспортные данные и СНИЛС. За отказ или передачу искажённых сведений респондентам грозит штраф до 300 руб.

Драгоценностей прибыло

Соглашение о реализации туристского проекта «Восточное кольцо России» подписали Минкультуры, Ростуризм, а также представители Дальневосточного и Сибирского федеральных округов. Проект объединяет туристические предложения 12 субъектов Федерации в регионах Дальнего Востока и Забайкалья под единым брендом. Восточное кольцо должно составить конкуренцию знаменитому Золотому кольцу и развивающемуся Серебряному ожерелью.

Правильный знак

На товарах, производимых в странах Евразийского экономического союза, появится надпись: «Сделано в ЕАЭС». Определение критериев, которым должна соответствовать продукция, ведётся в настоящее время. Марка может заменить ставшие уже привычными «сделано в России», «сделано в Беларуси» или любой другой стране ЕАЭС. Новая маркировка может стартовать уже в 2017 году. Введение понятия «евразийский товар» поможет поддержать промышленность ЕАЭС и позволит легче продвигать промышленные товары на общем рынке.

Голос за «лицо»

Определилась десятка достопримечательностей, претендующих на то, чтобы украсить собой лицевую и обратную сторону купюр в 200 и 2000 руб. В список «пар» вошли владимирские Золотые ворота и Успенский собор, волгоградская скульптура «Родина-мать зовёт!» и Мамаев курган. Дальний Восток представлен космодромом Восточный и мостом на остров Русский, озеро Байкал и зверь бабр выступают от Иркутска, участвуют Казанский кремль и Приволжский федеральный университет. Также свои достопримечательности представили Нижний Новгород, Петрозаводск, Севастополь, Сергиев Посад и Сочи.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

БЛИЦ

Безналичный расчёт удобен и пассажирам, и проводникам

АО «ФПК»

Михаил Поярков, начальник Северо-Западного филиала АО «Федеральная пассажирская компания»

– Михаил Геннадьевич, с этого лета пассажиры ряда поездов дальнего следования формирования Северо-Западного филиала АО «ФПК» могут платить за постельное бельё, чай, кофе, кондитерскую и сувенирную продукцию не только наличными, но банковскими картами. На каких маршрутах действует эта услуга?

– Заплатить по безналичному расчёту можно в 16 наших поездах, курсирующих между Санкт-Петербургом и Москвой, Мурманском, Петрозаводском, а также между Москвой и Псковом, Мурманском, Петрозаводском, Калининградом, Адлером и Таллином.

Впервые безналичная оплата была опробована в фирменных поездах Северо-Западного филиала АО «ФПК» «Красная стрела» и «Экспресс» Санкт-Петербург – Москва. Услуга оказалась востребованной и с начала лета была растиражирована не только в наших поездах, но и по всей сети. Оплата банковскими картами удобна и для пассажиров, и для работников поездных бригад, у которых сокращается оборот наличных денег и оптимизируется производственный процесс. Только в июне наш филиал провёл транзакций на сумму около 700 тыс. руб., а в июле – более чем на 1 млн руб.

– Как технически производится оплата картой?

– В штабном вагоне у начальника поезда находится переносной терминал. Если пассажир хочет расплатиться картой, проводник приносит этот терминал и проводит транзакцию. Кстати, мы подали заявку в АО «ФПК» на выделение дополнительных терминалов, чтобы они были не только в штабных вагонах.

– Планируете ли вы распространить эту услугу на другие поезда?

– В ближайшее время безналичная оплата станет возможна в поездах сообщением Санкт-Петербург – Кисловодск, Санкт-Петербург – Мурманск и Санкт-Петербург – Великие Луки, а в будущем – во всех поездах формирования нашего филиала.

> Услуга оказалась востребованной и с начала лета была растиражирована по всей сети

Беседовала Яна Позолотчикова

ПЕРЕВОЗКИ

В августе погрузка более всего выросла на Октябрьской дороге

В АВГУСТЕ ОБЪЁМЫ ПОГРУЗКИ НА СЕТИ ПО СРАВНЕНИЮ С ПРОШЛОГОДНИМИ ВЫРОСЛИ НА 0,7% И СОСТАВИЛИ 105,9 МЛН ТОНН РАЗЛИЧНЫХ ГРУЗОВ, ИЛИ 3415 ТЫС. ТОНН В СУТКИ. ТАКИМ ОБРАЗОМ, УДАЛОСЬ ВОЙТИ И В МЕСЯЧНЫЙ ПЛАН ПО ПОГРУЗКЕ.

Он был выполнен по таким номенклатурным позициям, как химические и минеральные удобрения, железная руда, кокс, зерно и, что немаловажно, по высокодоходным нефти и нефтепродуктам и чёрным металлам. Однако по сравнению с прошлым годом отставание по этим двум ключевым номенклатурам довольно существенно – нефтяная группа упала на 5,6%, а чёрные металлы опустились на 4,1%.

В целом же по сети высокодоходные грузы к прошлому году сползли на 3,3% при одновременном подъёме среднедоходных и низкодоходных грузов на 3,5 и 2,4%.

План погрузки в августе так и не удалось выполнить по каменному углю, лому чёрных металлов, строительным грузам, цементу, лесным грузам. Однако если по углю и лому на прошлогодний уровень выйти так и не удалось, то строительные грузы, цемент и лесные грузы по сравнению с 2015 годом поднялись соответственно на 8,3%, 3,8% и 10,4%.

Отметим также существенный рост к прошлому году погрузки машин и оборудования (10,7%), сельхозмашин (13,8%), грузов в контейнерах (13,1%), промсырья (10,1%), цветной руды и цветных металлов (7,8 и 5,3%). Ну а наибольшие темпы прироста в августе – 43,3% – продемонстрировала торфяная продукция.

В разрезе дорог следует отметить Октябрьскую магистраль, где в августе были показаны самые высокие темпы прироста погрузки по сравнению с прошлым годом – на 8,9%. Кроме того, положительная динамика зафиксирована на Горьковской, Северо-Кавказской, Юго-Восточной, Приволжской, Свердловской, Южно-Уральской, Западно-Сибирской и Красноярской дорогах. Среди аутсайдеров в августе оказались Калининградская (с отставанием от прошлогодних результатов по погрузке на 5,3%), Северная (–8,1%), Куйбышевская (–7,8%), Восточно-Сибирская (–3,7%), Дальневосточная (–4%) дороги. И по-настоящему обвальное падение объёмов отправления грузов, на 22,7%, отмечается на Забайкальской дороге. В то же время с планом погрузки, который был установлен с учётом сложившейся там объективной ситуации, забайкальцы справились. Всего же на сети план оказался не по плечу лишь трём дорогам – Куйбышевской, Западно-Сибирской и Красноярской.

Перевозки цемента к прошлому году выросли, но имеются и резервы их роста

РУСЛАН КАЗАКОВ/ИД «ГУДОК»

В связи с продолжающимся ростом грузопотока в направлении дальневосточных портов отмечается и существенное увеличение грузооборота на дорогах Восточного полигона, и особенно на Красноярской (5,9%), Восточно-Сибирской (7,9%), Забайкальской (6,1%) и Дальневосточной дорогах (3,3%). Существенно снижен этот показатель на Московской, Северной, Куйбышевской и особенно на Калининградской дороге. В целом же на сети грузооборот с учётом пробега порожних вагонов в августе вырос на 1,9% и составил 252,3 млрд ткм.

В пассажирском движении отметим продолжение существенного роста перевозок в дальнем следовании – на 5,6%. Пассажирооборот здесь в августе вырос ещё больше – на 8,6% и превысил 14 млрд пасс.-км. В целом же по сети пассажирооборот вырос на 6,5% и составил 16,9 млрд пасс.-км.

Олег Сергеенко

ВЛАСТЬ

Куда рулит мировая экономика

Лидеры «Группы двадцати» приняли Ханчжоускую декларацию.

Вчера в китайском Ханчжоу завершил свою работу 11-й саммит G20. В течение двух дней в Международном выставочном центре города лидеры «двадцатки» регулярно собирались на рабочие заседания.

Выступая на первом – «Укрепление координации экономической политики и новый путь к росту», – Владимир Путин рассказал, как восстанавливается после кризиса российская экономика. «Наша экономика всё-таки стабилизировалась», – заявил Президент РФ, отметив, что сократился отток капитала, в два раза снизилась инфляция, дефицит бюджета составляет 2,6%, безработица – 5,7%, внешний долг – чуть выше 12% при профиците торгового баланса в $45 млрд. «Сейчас мы фиксируем небольшой, но всё-таки рост промышленного производства, а в ближайшей перспективе рассчитываем и на возобновление роста ВВП», – сказал Владимир Путин.

А накануне вечером российский лидер встречался с президентом Франции Франсуа Олландом и уже совсем ночью – с канцлером Германии Ангелой Меркель. Помимо двусторонних отношений главной темой переговоров на обеих встречах была Украина, точнее – проблемы с выполнением Минских соглашений из-за позиции Киева.

Главной же новостью стала встреча Владимира Путина с Бараком Обамой. Она была не «на ногах», как говорят дипломаты, и продолжалась более часа. Договорённость о её полноценном формате была достигнута накануне – президент США после

Российский и американский президенты встретились на G20

АЛЕКСЕЙ ДРУЖИНИН/ТАСС

нескольких контактов на полях саммита предложил Владимиру Путину встретиться отдельно.

Президенты России и США пожали друг другу руки и начали беседу, на которой с российской стороны присутствовали пресс-секретарь главы государства Дмитрий Песков, помощник Юрий Ушаков и глава МИД Сергей Лавров. После переговоров, которые шли в закрытом режиме, Дмитрий Песков рассказал, что продолжались они дольше, чем планировалось, и речь в основном шла о борьбе с международным терроризмом в Сирии и об урегулировании ситуации на Украине. «Встреча прошла хорошо, работа будет продолжена», – заключил он.

Заседания саммита продолжались вчера до вечера. Лидеры подробно обсудили темы «Глобальное экономическое и финансовое управление», «Устойчивая международная торговля и инвестиции», «Инклюзивное и взаимосвязанное развитие до 2030 года» и «Иные факторы влияния на мировую экономику». Именно на этих направлениях предложил сосредоточиться Китай, председательствующий в этом году в «двадцатке». В 2017 году председательство переходит к Германии.

Дискуссия об иных факторах, влияющих на мировую экономику, прежде всего была посвящена борьбе с распространением терроризма, глобальным потеплением и отдельным вопросам здравоохранения, например разработке антибиотиков нового поколения.

Вечером в понедельник Владимир Путин провёл ещё две беседы – с новым президентом Аргентины Маурисио Макри и с президентом Египта Абдул-Фаттахом ас-Сиси. И в заключение дал пресс-конференцию, где рассказал о главном источнике роста глобальной экономики, который предложили китайцы: инновации и создание правил в инвестиционной деятельности.

По поводу встречи с Бараком Обамой, на которой стороны подробно обсудили ситуацию в Сирии и на Украине, Президент РФ сказал: «Кажется, договорились до понимания друг друга». Что касается отношений с Турцией, то их восстановление, по словам Владимира Путина, идёт не так быстро, как хотелось бы туркам, но всё-таки движется.

Ольга Соломонова
Ханчжоу

ПЕРЕВОЗКИ

Цена и скорость

Пригородная компания пытается вернуть пассажиропоток

С 1 сентября на поездках в пригородных поездах рыбинского хода Северной дороги можно неплохо сэкономить

АРХИВ ИД «ГУДОК»

Всю осень в пригородных поездах рыбинского направления Северной дороги пассажирам можно будет ездить со скидкой. Таким образом СППК пытается составить конкуренцию автоперевозчикам.

С 1 сентября по 30 ноября любая поездка на одном из 14 поездов, обслуживающих рыбинский ход, стоит не дороже 150 руб. Стоимость коротких переездов осталась прежней – 3 руб. за 1 км, а начиная с 50-го км пути цена замораживается на уровне 150 руб.

Для тех, кто едет от Ярославля-Главного до Рыбинска, экономия составит 87 руб., а на поездке от Ярославля до станции Пищалкино можно сберечь уже 378 руб. (прежде билет стоил 528 руб.).

Пробную акцию с введением скидки АО «Северная пригородная пассажирская компания» проводит с целью привлечения пассажиров, которые в последнее время всё чаще выбирают автотранспорт. «Это предложение прежде всего для тех, кто регулярно ездит из Ярославля в Рыбинск и обратно, – отметил генеральный директор компании Сергей Горюнов. – Думаю, пассажиры оценят его по достоинству».

Автоперевозчикам железнодорожники сегодня проигрывают в скорости и цене на билеты. Так, в первом полугодии СППК перевезла 3,75 млн человек, что на 5,5% меньше, чем за аналогичный период прошлого года. Основная причина – повышение тарифов на пригородные железнодорожные перевозки во всех субъектах РФ.

«Особенно заметен отток пассажиров платной категории в Ярославском регионе, – сообщил Сергей Горюнов. – Во многом это вызвано ростом автобусных перевозок. Так, в мае открылся новый автобусный маршрут Рыбинск – Тихменево, который ударил по нашему пассажиропотоку».

В других регионах обслуживания СППК картина схожая, местами положение усугубляют неблагоприятные условия. Например, в Архангельской области пассажиров в пригородных поездах стало меньше из-за закрытия лесопунктов рядом со станциями Унежма, Илеза, Лойга. А в Коми платных пассажиров перевезено на 14% меньше плана, в том числе из-за приостановки строительства газопровода Бованенково – Ухта.

Не добавляет оптимизма и ситуация с перевозкой северян-льготников федерального уровня: за полугодие их перевезли на 5% меньше запланированного. В СППК это объясняют увеличением среднего возраста этой категории пассажиров: некоторые из них просто отказались от традиционных поездок на дачу в мае-июне. По той же причине снизилось и число отправленных региональных льготников. Да и школьники со студентами всё реже пользуются пригородными поездами – их за полгода перевезено на 3% меньше прошлогоднего уровня.

СППК ищет новые возможности для улучшения качества обслуживания и увеличения пассажиропотока. В рамках Года пассажира проведён ряд акций: бесплатный медицинский осмотр всех желающих на вокзале, компания «Проверь свои долги». А 19 августа электричка Ярославль-Главный – Данилов вышла в рейс под условным названием «Яблочный экспресс». Инспекторы по контролю пассажирских поездов поздравляли жителей Данилова с Днём города и Яблочным Спасом и угощали их ароматными яблоками.

> Доехать до Рыбинска на поезде за 150 руб. – заманчивая возможность

И всё же главные факторы, которые влияют на выбор пассажиров, остаются прежними – это цена и скорость. «Доехать до Рыбинска на поезде за 150 руб. – заманчивая возможность, непременно ею воспользуюсь, – призналась «Гудку» жительница Ярославля Наталия Куракина. – Это на полсотни с лишним дешевле, чем на автобусе. Но если сравнивать с маршрутным такси, то цена будет такой же, а вот в скорости маршрутка выигрывает. Если бы пригородный поезд мог доехать до Рыбинска за те же полтора часа, пассажиров в нём было бы намного больше».

Николай Порецкий,
соб. корр. «Гудка»
Ярославль

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Показатели подросли

В августе с вокзалов и станций Свердловской дороги отправлено 3,2 млн пассажиров. Это на 1,7% больше, чем годом ранее. Из этого количества пригородными поездами воспользовались 2,4 млн человек.

На 3,4% вырос по сравнению с прошлогодним периодом и пассажирооборот на СвЖД: в августе он составил 1,1 млрд пасс.-км.

Всего за восемь месяцев 2016 года по Свердловской магистрали отправились в путь 21,7 млн пассажиров, что на 2,9% больше уровня 2015 года.

Инновационные полувагоны справляются с нагрузкой

С января по август АО «ФГК» перевезло в инновационных полувагонах 5 млн тонн грузов, а их грузооборот достиг 19,5 млрд ткм. Среднее расстояние перевозки составило 4 тыс. км.

По словам коммерческого директора компании Андрея Исаева, 82% от общего объёма – перевозки в экспортных направлениях. Инновационные полувагоны предоставляются под погрузку крупнейшим производителям угля, руды, строительных материалов, которым выгодно везти грузы на большие расстояния в вагонах с увеличенной нагрузкой на ось.

Наибольшая потребность грузовладельцев в инновационном подвижном составе за восемь месяцев 2016 года отмечена на полигоне Западно-Сибирской дороги, где основную долю в номенклатуре перевозимых грузов занимает каменный уголь. Вагоны с топливом отправляются на станции Октябрьской, Восточно-Сибирской, Дальневосточной, Забайкальской дорог, в адрес российских портов, а также в направлении Украины, стран Средней Азии и Прибалтики.

«Ласточки» оказались по нраву петербуржцам

За год курсирования на участке Санкт-Петербург – Выборг скоростные электропоезда «Ласточка» перевезли более 1,6 млн пассажиров. ОАО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания» начала эксплуатацию «Ласточек» на этом направлении 2 сентября прошлого года. Сегодня на участке Санкт-Петербург – Выборг по рабочим дням курсируют четыре пары скоростных электропоездов, а в выходные – пять пар. Время в пути составляет 1 час 15 минут, электропоезда следуют с остановками на станциях Удельная, Зеленогорск и Рощино. В августе текущего года «Ласточки» перевезли 186 тыс. пассажиров – на 65% больше по сравнению с первым месяцем эксплуатации.

Китай инвестирует в стальные магистрали

В развитие железных дорог правительство Китая намерено вложить $577 млрд в рамках реализации 13-го пятилетнего плана (2016–2020 гг.). А до конца 2016 года корпорация China Railway инвестирует в строительство стальных магистралей $51,71 млрд. Ожидается, что к 2020 году протяжённость железных дорог Китая составит 150 тыс. км против нынешних 120 тыс.

Крым наращивает погрузку

Погрузка на Крымской железной дороге достигла в августе 171 тыс. тонн, что на 10% выше аналогичного прошлогоднего показателя. Грузооборот за отчётный период вырос на 22% – до 5,26 млн ткм. Всего было выгружено 5602 вагона (+24%).

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

ОБЪЯВЛЕНИЕ

Информационное сообщение управляющей страховой организации о завершении передачи страхового портфеля.

Член Национального союза страховщиков ответственности Акционерное общество «Страховая компания «ПАРИ» (далее – Управляющая страховая организация) уведомляет заинтересованных лиц о завершении передачи страхового портфеля по обязательному страхованию гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте, по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров, а также по договорам перестрахования, по которым СОАО «НСГ» как перестраховщиком перестрахован риск страховой выплаты по оригинальным договорам страхования, заключенным по вышеуказанным видам обязательного страхования (входящее перестрахование) от Открытого акционерного общества «Национальная Страховая Группа» (далее – Страховщик) Управляющей страховой организации.

С «01» сентября 2016 года (дня подписания акта приема-передачи страхового портфеля) к Управляющей страховой организации перешли все права и обязанности по договорам обязательного страхования гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте, договорам обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров, заключенных Страховщиком, а также по договорам перестрахования, по которым СОАО «НСГ» как перестраховщиком перестрахован риск страховой выплаты по оригинальным договорам страхования, заключенным по вышеуказанным видам обязательного страхования (входящее перестрахование).

С «01» сентября 2016 года Управляющая страховая организация исполняет все обязательства по договорам обязательного страхования, включенным в переданный страховой портфель.

РЕШЕНИЕ

Документы поехали в электричке

Горьковский территориальный центр фирменного транспортного обслуживания и Волго-Вятская пригородная пассажирская компания разработали и внедрили новую технологию перевозки таможенных документов – организовали их срочную доставку на пригородном поезде.

Как пояснили в Горьковском ТЦФТО, при оформлении таможенных операций документы на груз требуется предъявлять в подлиннике. Поэтому клиенты центра, чтобы не задерживать отправку продукции, вынуждены были доставлять бумаги автотранспортом.

К примеру, один из постоянных клиентов, отправляющих груз за границу, возил в такси пакеты с таможенными документами в Шахунский район – 300 км от областного центра. При этом приходилось не только платить большие деньги, но и командировать сотрудника, ведь водитель такси не может нести ответственность за сохранность важных бумаг.

В итоге специалисты Горьковского ТЦФТО обратились в пригородную пассажирскую компанию с предложением взяться за ответственную доставку документов в Шахунью. При этом необходимо было решить и другую задачу – прямых электричек из

Доставка документов на пригородном поезде оказалась востребованной услугой

SHUTTERSTOCK.COM/ТАСС

Нижнего Новгорода туда нет, поэтому на станции Урень пакет должен быть передан с одного поезда на другой.

Задача успешно была решена – теперь сменный инженер ВВППК принимает пакет под расписку в Нижнем Новгороде, а в Шахунье его встречает адресат.

«Первым клиентом, который начал таким образом перевозить таможенные документы в электричке, было ООО «Модуль». Услуга стоит для клиента 634 руб., и это его совершенно устраивает», – рассказала первый заместитель начальника Горьковского ТЦФТО Лариса Стоянова.

Вслед за Шахуньей срочной доставкой документов с помощью пригородных поездов стали пользоваться клиенты из Семёнова и Арзамаса.

«Сейчас мы предложили отработать такую технологию и ещё одному нашему постоянному клиенту, который отправляет лесохимическую продукцию на экспорт, – АО «Оргхим» из города Урень, – сообщила Лариса Стоянова. – Прорабатываем вопрос распространения этой услуги и в других регионах дороги».

Николай Морохин,
соб. корр. «Гудка»
Нижний Новгород

ТЯГА

Машинисты ждут «Первозванного»

Магистральный газотурбовоз ГТ1h-002, который недавно успешно прошёл подконтрольную эксплуатацию на Свердловской дороге, с октября, как планируется, продолжит работу на магистрали.

«Машинисты из депо Егоршино и Сургута буквально рвутся осваивать передовую технику», – признался машинист-инструктор Андрей Скутин, первым в РЖД получивший право на управление газотурбовозом.

По словам главного инженера Свердловской дирекции тяги Сергея Солонинина, в дорожно-технической школе в Екатеринбурге по новым учебным программам уже подготовлено 25 машинистов для управления новым локомотивом, который назвали «Андрей Первозванный».

Сейчас ГТ1h-002 проходит сертификационные испытания на базе Научно-исследовательского и конструкторско-технологического института подвижного состава (ВНИКТИ) в подмосковной Коломне. После получения сертификата соответствия может быть развёрнуто серийное производство таких машин.

В рамках программы испытаний на СвЖД газотурбовоз ГТ1h-002 подтвердил заявленные технико-экономические, эксплуатационные и экологические характеристики в реальных условиях эксплуатации, сообщил заместитель начальника службы технической политики Свердловской дороги Сергей Танкеев. «Машина зарекомендовала себя только с хорошей стороны, и машинисты высоко оценили её тяговые качества», – сказал Артём Зырянов, машинист эксплуатационного локомотивного депо Егоршино, где эксплуатировался инновационный локомотив.

Как уже писала наша газета, усовершенствованный образец ГТ1h-002 поступил на СвЖД в начале ноября прошлого года. Он водил поезда, в том числе повышенного веса и длины, на участке Егоршино – Алапаевск – Серов-сортировочный.

Всего за время подконтрольной эксплуатации газомоторный локомотив выполнил работу в объёме 110 млн ткм, а его пробег превысил 20 тыс. км.

Важным этапом испытаний стала проверка возможностей газотурбовоза на северном неэлектрифицированном полигоне магистрали, где в перспективе планируется организовать эксплуатацию этой техники.

Как считают на СвЖД, 25 мая нынешнего года должно войти в историю РЖД как день особого эксперимента, когда на участке Сургут – Войновка протяжённостью почти 700 км ГТh1-002 успешно провёл без дозаправки в пути следования состав массой 9 тыс. тонн.

Принимавший участие в поездке старший вице-президент ОАО «РЖД» Валентин Гапанович отметил тогда, что газотурбовоз подтверждает возможность использования локомотива на сжиженном природном газе с поездами 9 тыс. тонн и более.

По его словам, такие перевозки укладываются в энергетическую стратегию холдинга «РЖД» на перспективу до 2030 года в плане применения технологий, направленных на частичное замещение дизельного топлива и бензина сжиженным природным газом.

На основе полученных после экспериментальной поездки данных прорабатывается технология организации перевозочного процесса, когда тяжеловесные составы с углеводородными грузами с севера Тюменской области будут вывозиться на газотурбовозной тяге до станции Войновка, а далее их без переформирования должны повести по Транссибу мощные трёхсекционные электровозы 2ЭС10 «Гранит».

Депо Егоршино Свердловской дирекции тяги стало экспериментальной базой, на которой эксплуатируются локомотивы на сжиженном природном газе. В октябре 2013 года сюда поступил первый магистральный газотурбовоз ГТ1h-001. С 2014 года проводилась подконтрольная эксплуатация маневрового газотепловоза ТЭМ19, оснащённого газопоршневым двигателем мощностью 880 кВт. После испытаний он пополнил локомотивный парк СвЖД.

Свердловская магистраль в качестве полигона для работы газомоторных локомотивов выбрана по ряду причин. «У нас подготовлена необходимая инфраструктура – под Екатеринбургом построен комплекс по производству сжиженного природного газа (СПГ) со специальным пунктом для заправки им подвижного состава. Также на дороге имеются протяжённые неэлектрифицированные участки различного профиля, подходящие для эксплуатации газотурбовозов», – отметил Сергей Танкеев.

Евгения Мусихина,
соб. корр. «Гудка»
Челябинск

СТИХИЯ

Остров под ударом

На восстановительные и укрепительные путевые работы на Сахалинской магистрали мобилизовали все силы

Из-за непогоды на Сахалине временно прекращено паромное и пассажирское железнодорожное сообщение

SHUTTERSTOCK.COM/ТАСС

На Сахалине из-за тайфуна Лайонрок нарушилось движение поездов. Работы по усилению инфраструктуры продолжаются. Тем временем к острову подходит очередной циклон.

В последние дни августа обширный тайфун Лайонрок принёс на Сахалин проливные дожди и сильный ветер, которые нарушили транспортное сообщение в Макаровском и Поронайском районах. За сутки там выпала месячная норма осадков и сошло более 40 селей и оползней.

На участке Арсентьевка – Поронайск было временно прекращено движение поездов. На 306-м км линии Корсаков – Ноглики в результате подмыва железнодорожного полотна произошёл сход локомотива и четырёх вагонов с углем. Восстановительные работы были затруднены тем, что происшествие случилось в труднодоступной болотистой местности.

Вечером в воскресенье пассажирские поезда Южно-Сахалинск – Ноглики возобновили движение в обычном режиме, но уже в понедельник были вновь отменены.

Сейчас к Сахалину приближается очередной циклон, поэтому из-за угрозы схода селевых потоков и подтопления земляного полотна временно прекращено движение поездов – как пригородных, так и дальнего следования, пояснили в АО «Пассажирская компания «Сахалин».

Ориентировочно временное ограничение будет действовать до 7 сентября.

«Тайфун Намтеун в понедельник вышел в Японское море и, активно заполняясь, будет двигаться на северо-восток вдоль побережья Японии. Под его влиянием над югом Дальнего Востока произойдёт обострение фронтальных разделов. Днём 6 и ночью 7 сентября в южной части Сахалина ожидаются сильные и очень сильные дожди (15–29, местами 30–50 мм за 12 часов) при ветре 15–20 м/с» – такой прогноз дали в управлении Сахалингидрометслужбы.

Днём 6 и ночью 7 сентября в южной части Сахалина ожидаются сильные и очень сильные дожди, которые могут вызвать подъём уровня воды в местных реках на 1–2 метра

Железнодорожная инфраструктура пострадала и в других местах. По словам начальника Главного управления МЧС по Сахалинской области Дениса Ильинова, из-за подмыва полотна и схода грязевых масс повреждено более 60 участков пути.

К сожалению, не обошлось без жертв и пострадавших. Так, на перегоне Макаров – Туманово при устранении последствий стихии под селевой поток попал связист. Он госпитализирован. На перегоне Тихая – Пугачёво погиб бригадир Поронайской дистанции пути. По словам заместителя начальника Сахалинского следственного отдела на транспорте Антона Собянина, обстоятельства его гибели выясняются.

В период восстановительных работ действовала временная схема движения пассажирских поездов. Как сообщили в АО «Пассажирская компания «Сахалин», от самой северной станции острова Ноглики составы доходили до Поронайска. Там пассажиров пересаживали в автобусы, которые следовали в Южно-Сахалинск с остановками у промежуточных станций. Аналогичная схема действовала и в обратном направлении.

По данным Главного управления МЧС России по Сахалинской области, осадки могут вызвать подъём уровня воды в местных реках на 1–2 метра.

Сильные ливни ожидаются на территории Углегорского, Поронайского, Макаровского, Томаринского, Долинского, Холмского, Анивского, Невельского, Корсаковского районов и города Южно-Сахалинска.

Все оперативные службы острова приведены в готовность. Спасатели предупреждают население о том, что во время стихии лучше не планировать дальние поездки на автомобиле и не парковать транспорт у плохо закреплённых конструкций и на территории подтапливаемых участков.

Из-за нового циклона закрыта паромная переправа Ванино – Холмск. В настоящее время паромы пережидают непогоду в Ванинском порту. Работа переправы возобновится, как только стихия успокоится.

Павел Усов,
соб. корр. «Гудка»
Хабаровск

ПЕРЕВОЗКИ

По кольцу – бесплатно

Проезд по Московскому центральному кольцу (МЦК) в течение первого месяца со дня запуска будет бесплатным.

По словам мэра Москвы Сергея Собянина, за это время будут собраны предложения и замечания москвичей по работе МЦК.

Движение по МЦК будет запущено 10 сентября. На первом этапе откроются пять тёплых и шесть наземных пересадок на метро, а также пять наземных пересадок на пригородные электропоезда.

На втором этапе в конце года появятся ещё пять тёплых и десять наземных пересадок на метро. Третий этап запланирован на 2018 год.

Всего на МЦК предусмотрен 31 остановочный пункт.

Игнат Вьюгин

ПЛАНЫ

Новый пригородный маршрут свяжет столицы двух регионов

До конца года пригородный маршрут Пенза – Булычёво будет продлён до столицы Мордовии Саранска.

Договорённость о продлении маршрута достигнута на встрече начальника Куйбышевской дороги Сергея Соложенкина и губернатора Пензенской области Ивана Белозерцева.

Продление маршрута до Саранска признано оптимальным вариантом в рамках развития межрегиональных пригородных перевозок. Решение принималось по итогам рассмотрения проекта специалистами Куйбышевской дороги и причастных министерств Пензенской области.

Как сообщил Сергей Соложенкин, время прибытия и отправления поезда, его периодичность будут установлены с учётом мнения жителей столиц двух регионов.

По словам Ивана Белозерцева, проект имеет высокую социальную направленность и важен для повышения доступности пригородного железнодорожного транспорта для всех категорий граждан.

Также губернатор отметил значимость запланированного маршрута в преддверии чемпионата мира по футболу – 2018. Саранск – один из городов, где пройдут матчи мирового футбольного форума.

«Не все жители региона могут себе позволить добираться до Саранска на автомобиле, поэтому железнодорожное сообщение между городами будет особенно актуально. Надо искать решение в интересах жителей», – сообщил Иван Белозерцев.

По словам генерального директора ОАО «Башкортостанская пригородная пассажирская компания» Игоря Поляева, перед окончательным решением по организации поезда Пенза – Саранск необходимо провести маркетинговые исследования, чтобы определить составность и количество поездов по времени суток.

Предварительно расчётное время в пути на маршруте Пенза – Саранск составит около трёх часов. При этом основной упор будет сделан на скорость пригородного поезда, чтобы пассажиры смогли быстро и с комфортом добираться до нужной станции.

Дмитрий Попов,
соб. корр. «Гудка»
Самара

ТЯГА

Вес «Ермаку» не в тягость

Развитие тяжеловесного движения требует объединения усилий многих подразделений

Новые серии локомотивов оказались намного эффективнее своих предшественников

МАКСИМ КАШИРИН/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

Рост перевозок на Дальний Восток зависит от решения проблемы пропускных способностей инфраструктуры по данному направлению. Одним из решений этой задачи является развитие тяжеловесного движения. Оно позволит увеличить пропускную и провозную способность дальневосточных железных дорог, обеспечив тяговыми ресурсами запланированный объём перевозок.

Эти перевозки осуществляются в числе других и поездами повышенной массы и длины. Приведу несколько цифр, характеризующих развитие тяжеловесного движения. Впервые в график тяжеловесные поезда были введены в 2010 году. С тех пор в 3,7 раза увеличилось количество проведённых поездов массой более 8 тыс. тонн (с 1321 в 2010 году до 4833 в 2015 году) и в 3,5 раза соединённых поездов (с 9303 до 32778). Шесть лет назад на полигоне тяжеловесного движения Кузбасс – Центр в график введено 8 пар грузовых поездов массой 9 тыс. тонн ежесуточно, а с 2014 года с поступлением на сеть электровозов 3ЭС10 на полигоне Кузбасс – Северо-Запад организовано ежесуточное движение двух пар поездов массой 9 тыс. тонн. С января 2015 года на Восточном полигоне сети началось вождение двух пар поездов массой 7,1 тыс. тонн, а с января 2016 года их количество увеличилось до четырёх пар в сутки.

В то же время хочу отметить, что развитие тяжеловесного движения – задача комплексная и в одиночку отдельно взятому подразделению её не решить. Например, можно заказать у заводов-производителей более мощный локомотив с повышенными осевыми нагрузками и, как следствие, большей реализуемой силой тяги. Но выдержат ли подобные нагрузки верхнее строение пути, земляное полотно, искусственные сооружения, справятся ли тяговые подстанции – вопрос, который как раз и был поставлен во главу угла на прошедшем заседании НТС, посвящённом развитию тяжеловесного движения. В числе других там обсуждался и вопрос экономической эффективности тяжеловесного движения, она на разных направлениях в зависимости от состояния инфраструктуры, наличия необходимого вагонного и локомотивного парка, возможностей компаний-перевозчиков может существенно различаться. Поэтому не стоит забывать русскую поговорку: семь раз отмерь – один раз отрежь.

Первые оценки были даны нашими отраслевыми институтами – специалистами ВНИИЖТа и ИЭРТа ещё в 2012–2014 годах. Базировались они на ориентировочных данных, полученных от региональных дирекций и железных дорог. В прошлом году подход к расчёту экономической эффективности тяжеловесного движения был систематизирован. Принято решение о подготовке комплексной методики расчёта. Она основывается на подсчёте затрат, связанных с обеспечением пропуска тяжеловесов, в отдельных структурах (хозяйствах пути, электроснабжения, СЦБ, связи и локомотивного комплекса) в сравнении с размером доходной ставки за использование инфраструктуры и услуги по перевозке грузов. Кроме того, документ будет учитывать специализацию железнодорожных линий, а также тарифные преференции при использовании инновационного подвижного состава, например грузовых вагонов с осевой нагрузкой 25 тс и выше. Разработка методики проводится под эгидой департамента управления бизнес-блоком «Железнодорожные перевозки и инфраструктура», а исполнителем работ является АО «ВНИИЖТ». Первый вариант документа должен быть представлен на обсуждение уже в сентябре текущего года.

> Использование электровоза 3ЭС10 «Гранит» позволило организовать вождение поездов массой 9 тыс. тонн без перелома веса на всём полигоне Кузбасс – Северо-Запад

На сегодняшний день наши тяговые ресурсы полностью отвечают потребностям в перевозке грузов, в том числе и поездами повышенной массы и длины. Введены в эксплуатацию и успешно работают на разных полигонах сети локомотивы новых серий, заточенные под тяжеловесное движение, – электровозы 2ЭС10 «Гранит» в двух- и трёхсекционном исполнении, электровозы 3ЭС4К, тепловозы 3ТЭ116У, 2ТЭ25КМ.

Электровозы 2ЭС5К «Ермак», объединённые по системе многих единиц (СМЕТ), водят поезда массой 7,1 и 7,5 тыс. тонн на Восточном полигоне от Мариинска до Смолянинова, а на участке Смолянинова – Находка в тяжеловесном движении участвуют самые мощные электровозы в мире – четырёхсекционные «Ермаки». Наряду с новым тяговым подвижным составом используются и известные грузовые локомотивы – это 1,5ВЛ80, ВЛ85, ВЛ15, 2ВЛ10, 3ТЭ10, 2ТЭ116 различных модификаций.

Необходимо отметить, что в соответствии с требованиями безопасности движения все локомотивы, которые водят поезда массой более 8,3 тыс. тонн, оснащаются системами управления тормозами по радиоканалу. Это позволяет существенно сократить время прохождения тормозной волны по составу при торможении поезда.

Приоритетной задачей на ближайшую перспективу является унификация локомотивов по полигонам работы, что позволит оптимизировать работу локомотивных бригад и повысить качество и эффективность обслуживания подвижного состава.

Так, например, на Восточном полигоне ведётся планомерная работа по замене парка электровозов ВЛ80 на «Ермаки». На Восточно-Сибирской, Забайкальской и Дальневосточных железных дорогах электровозы ВЛ80 практически полностью выведены из эксплуатации. Урало-Сибирский полигон обслуживается электровозами 2ЭС6, 2ЭС10 «Гранит», здесь тоже ведётся плановое высвобождение старых серий электровозов – ВЛ10, ВЛ11. Но закупка локомотивов с улучшенными характеристиками требует немалых финансовых вложений, поэтому для получения от них наибольшей отдачи их используют на тех участках, где они способны работать намного эффективнее своих предшественников. В качестве примера можно привести барьерный участок Седельниково – Балезино Свердловской дороги: использование там трёхсекционного электровоза 3ЭС10 «Гранит» позволило организовать вождение поездов массой 9 тыс. тонн без перелома веса на всём протяжении полигона Кузбасс – Северо-Запад. В то время как применение на том же участке четырёхсекционных электровозов 2ВЛ10 было невозможно из-за наличия ограничений по тяге.

Замечу, что в Дирекции тяги проводится системная работа по повышению эффективности использования локомотивов и локомотивных бригад, включая разработку и внедрение концептуально новых локомотивов, предназначенных для тяжеловесного движения: газотурбовозы, двухдизельные маневровые тепловозы, двухсистемные электровозы. Учитывая высокую стоимость данных локомотивов, их поставка на сеть должна осуществляться после тщательной проработки всех аспектов их возможного использования и получаемого эффекта от использования по сравнению с существующими сериями локомотивов. Поэтому решение данного вопроса также требует сбалансированного подхода.

Илья Харитонов,
технолог отдела новой техники Дирекции тяги

БЕЗОПАСНОСТЬ

Конструкторы создали вагон-неваляшку

В опубликованной недавно в «Гудке» статье «Шуба для цистерн» авторы разработки предлагают оригинальное решение – в холодное время года перевозить летние марки дизельного топлива в вагонах, оборудованных тепловыми аккумуляторами или тепловой изоляцией.

Это позволит избежать выпадения в осадок парафинов и сохранить эксплуатационные характеристики горючего в пути следования.

Работают отечественные конструкторы и над проектами других типов подвижного состава, также повышающих безопасность перевозок сжиженных углеводородов. Среди них цистерна для хранения и транспортировки текучей среды под давлением.

Как рассказал один из авторов новшества, старший научный сотрудник компании АО «НЭК» Иван Вишнивецкий, её отличительная особенность – отсутствие выступающего вверх почти на полметра предохранительного стального колпака, который защищает запорно-предохранительную арматуру цистерны.

Этот колпак оснащён дугами безопасности, изготовленными из толстостенных стальных труб, которые должны принимать на себя удар при опрокидывании вагона. Однако, как показывает опыт, предохранительные дуги защищают колпак со сливо-наливной арматурой при крушениях и переворотах цистерны только на твёрдой почве.

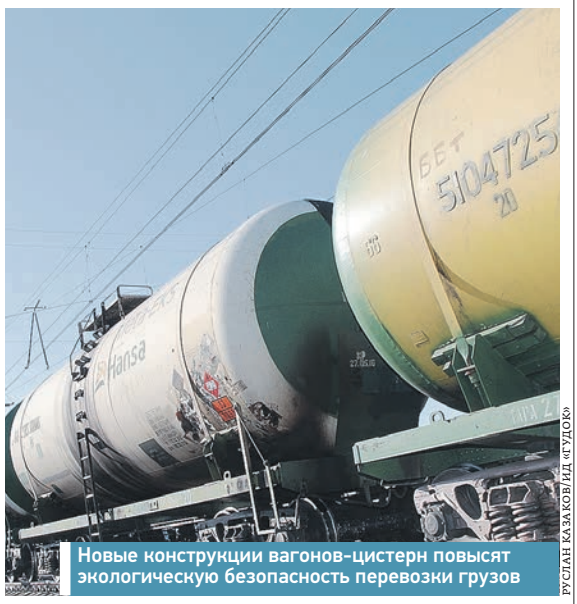
При опрокидывании цистерны на песке или в болотистой местности они уходят в грунт. В результате защитный колпак и сливо-наливная арматура повреждаются, вследствие чего опасные вещества попадают в окружающую среду. После чего их приходится удалять, затрачивая много времени и расходуя значительные средства. А главное, из-за разлива нефтепродуктов существенно страдает природа.

Как уточнил Иван Вишнивецкий, предлагаемая новая конструкция цистерны лишена этих недостатков, поскольку не имеет выступающих над котлом частей. Она, по сути, представляет собой вагон-неваляшку. Всю запорно-предохранительную арматуру конструкторы спрятали внутрь котла, поэтому вагон не имеет защитного колпака и предохранительных дуг.

Также разработчики предусмотрели возможность выброса газа через динамически ослабленную крышку люка в случае аварии и при возникновении пожара. Кроме того, в новой конструкции можно использовать существующую крышку люка цистерны и обычную запорно-предохранительную арматуру, что позволит повысить безопасность перевозок углеводородов путём небольшой доработки уже находящегося в эксплуатации подвижного состава.

По мнению Ивана Вишнивецкого, использование новшества повысит надёжность применения цистерн на сети железных дорог, так как в аварийных ситуациях даже при перевороте вагонов не будет утечек перевозимой в них продукции в окружающую среду. А значит, возрастёт и экологическая безопасность этого вида транспорта, что позволит привлечь в отрасль дополнительный грузопоток.

Андрей Стрельцов



Новые конструкции вагонов-цистерн повысят экологическую безопасность перевозки грузов

РУСЛАН КАЗАКОВ/ИД «ГУДОК»

ИТОГИ

Западно-Сибирская служба пассажирских обустройств стала лидером на сети

По завершении 7 месяцев 2016 года составлен рейтинг региональных служб по развитию пассажирских сообщений и предоставлению доступа к объектам инфраструктуры.

На первом месте оказалась Западно-Сибирская служба – она получила 81,9 балла. В работе службы стоит отметить традиционно высокие показатели качества обслуживания пассажиров, в первую очередь за счёт исполнения графика движения в пригородном сообщении и времени обработки обращений пассажиров.

Восточно-Сибирская служба с минимальным отставанием от лидера заняла второе место рейтинга – 80,4 балла. Служба показала высокий уровень исполнения графика движения в дальнем следовании, а также наилучшие по сети показатели выполнения плана по взысканию выручки за услуги по использованию подвижного состава, а также плана по выручке от предоставления услуг инфраструктуры в пригородном сообщении.

Калининградская региональная служба заняла третью ступень рейтинга с 76,9 балла. Служба показала хорошую динамику населённости пассажирского вагона и лучшее по сети исполнение графика движения в пригородном сообщении.

Нельзя оставить без внимания и коллективы служб, достигших лучших показателей по сети: Свердловской службы по динамике населённости пассажирского вагона в пригородном сообщении; Дальневосточной службы по динамике поездо-километровой работы в пригородном сообщении и среднему времени обработки обращений пассажиров; Северо-Кавказской службы по наименьшему количеству задержанных поездов по вине пассажирских предприятий; Приволжской службы по лучшему по сети показателю уровня компенсации потерь перевозчика в пригородном сообщении.

Департамент управления бизнес-блоком «Пассажирские перевозки» ОАО «РЖД»

Рейтинг региональных служб по развитию пассажирских сообщений и предоставлению доступа к объектам инфраструктуры за 7 месяцев 2016 года

Производственные показатели (максимальное кол-во баллов = 15)				Укомплектованность штата (максимальное кол-во баллов = 2)		Качество обслуживания пассажиров (максимальное кол-во баллов = 40)										Финансовые показатели (максимальное кол-во баллов = 43)								Интегральное значение рейтинга, БАЛЛЫ (максимальное кол-во баллов = 100)		Место в рейтинге
Динамика населённости		Динамика поездо-километровой работы		Текучесть кадров		Исполнение графика движения				Количество задержанных поездов по вине пассажирских предприятий на 1000 проследовавших поездов				Среднее время обработки обращения		Выполнение плана по взысканию выручки от предоставления услуг инфраструктуры в пригородном сообщении,%		Выполнение ДМВ плана взыскания выручки за услуги по использованию подвижного состава с ППК,%		Уровень компенсации потерь		Покрытие начисленных доходов взысканной выручкой,%				
						в пригородном сообщении		в дальнем следовании		в пригородном сообщении		в дальнем следовании														
Региональные службы	Баллы	Региональные службы	Баллы	Региональные службы	Баллы	Региональные службы	Баллы	Региональные службы	Баллы	Региональные службы	Баллы	Региональные службы	Баллы	Региональные службы	Баллы	Региональные службы	Баллы	Региональные службы	Баллы	Региональные службы	Баллы	Региональные службы	Баллы	Региональные службы	Баллы	
СвЖД	8,00	ДВЖД	7,00	ВСЖД	2,00	КЖД	9,00	ВСЖД	7,46	СКЖД	9,00	СКЖД	9,00	ДВЖД	10,00	ВСЖД	7,00	ВСЖД	5,00	ПривЖД	14,80	МЖД	5,00	ЗСЖД	81,94	1
ОЖД	8,00	ОЖД	7,00	ГЖД	2,00	ЗСЖД	9,00	КЖД	7,34	ЗСЖД	9,00	СвЖД	9,00	ЗСЖД	10,00	ДВЖД	7,00	СКЖД	5,00	КЖД	12,62	ВСЖД	5,00	ВСЖД	80,45	2
СКЖД	8,00	СКЖД	7,00	ЗабЖД	2,00	СЖД	9,00	ЗСЖД	7,28	ДВЖД	9,00	ЮУЖД	9,00	КрЖД	10,00	КбшЖД	7,00	ГЖД	5,00	ЗСЖД	11,81	ОЖД	4,64	КЖД	76,93	3
КЖД	8,00	КбшЖД	7,00	КЖД	2,00	ВСЖД	7,98	СЖД	7,22	КрЖД	7,89	КбшЖД	7,73	ГЖД	10,00	ОЖД	7,00	КбшЖД	5,00	ЮУЖД	8,75	КЖД	4,64	ПривЖД	76,31	4
ЮУЖД	8,00	СвЖД	7,00	КрЖД	2,00	КрЖД	7,94	ЮУЖД	7,10	ЗабЖД	7,81	ВСЖД	7,71	ПривЖД	10,00	ПривЖД	7,00	ЮУЖД	5,00	ОЖД	8,35	ЗСЖД	4,30	СвЖД	70,79	5
ЗабЖД	8,00	ВСЖД	7,00	КбшЖД	2,00	ДВЖД	7,92	СвЖД	5,72	СЖД	7,76	СЖД	7,54	ЮВЖД	10,00	СвЖД	5,69	КЖД	5,00	КрЖД	7,14	ПривЖД	4,23	ЮУЖД	69,87	6
ПривЖД	8,00	СЖД	7,00	ПривЖД	2,00	СКЖД	7,68	ДВЖД	5,72	ВСЖД	7,69	ПривЖД	7,50	ВСЖД	10,00	ГЖД	5,63	СвЖД	5,00	ВСЖД	6,89	КрЖД	3,88	СЖД	69,84	7
ЗСЖД	6,91	КрЖД	5,55	СЖД	2,00	ЮУЖД	7,52	КрЖД	5,56	КбшЖД	7,44	ЮВЖД	7,39	СКЖД	10,00	СЖД	5,54	ПривЖД	5,00	МЖД	5,00	СЖД	3,82	КбшЖД	69,55	8
КбшЖД	6,77	ЮВЖД	5,27	СКЖД	2,00	СвЖД	7,40	ОЖД	5,08	ПривЖД	7,09	ЗабЖД	7,31	КЖД	10,00	ЮВЖД	5,33	ЗСЖД	5,00	ДВЖД	4,00	ГЖД	3,77	СКЖД	69,26	9
ВСЖД	6,72	ЗСЖД	4,97	ЮВЖД	2,00	ГЖД	7,40	ГЖД	4,00	КЖД	5,95	КрЖД	7,18	КбшЖД	10,00	ЮУЖД	5,31	ЮВЖД	5,00	ГЖД	3,58	СвЖД	3,55	КрЖД	67,09	10
ЮВЖД	6,49	КЖД	4,77	ЮУЖД	2,00	ОЖД	7,26	МЖД	4,00	СвЖД	5,58	ЗСЖД	7,01	СвЖД	8,66	КрЖД	5,23	СЖД	5,00	КбшЖД	3,58	ЮВЖД	3,43	ОЖД	65,64	11
СЖД	5,07	ГЖД	4,44	ЗСЖД	2,00	ПривЖД	7,18	КбшЖД	4,00	ЮУЖД	5,48	ГЖД	5,96	ЮУЖД	8,12	ЗСЖД	4,67	ОЖД	2,87	ЮВЖД	3,54	КбшЖД	3,42	ДВЖД	65,08	12
ДВЖД	4,34	МЖД	3,44	СвЖД	2,00	ЮВЖД	7,16	ЮВЖД	4,00	ГЖД	4,00	ОЖД	4,00	СЖД	7,89	МЖД	4,59	ДВЖД	2,69	СвЖД	3,18	ДВЖД	3,41	ЮВЖД	63,61	13
ГЖД	4,26	ПривЖД	0,50	ОЖД	2,00	КбшЖД	5,62	СКЖД	4,00	ОЖД	4,00	ДВЖД	4,00	ЗабЖД	6,34	ЗабЖД	4,45	ЗабЖД	2,00	СЖД	2,00	СКЖД	3,25	ГЖД	60,04	14
КрЖД	2,71	ЗабЖД	0,50	МЖД	-	МЖД	5,60	ПривЖД	3,00	ЮВЖД	4,00	МЖД	4,00	ОЖД	5,44	СКЖД	4,33	КрЖД	2,00	СКЖД	-	ЮУЖД	3,09	ЗабЖД	39,40	15
МЖД	1,88	ЮУЖД	0,50	ДВЖД	-	ЗабЖД	-	ЗабЖД	-	МЖД	-	КЖД	3,62	МЖД	2,29	КЖД	4,00	МЖД	-	ЗабЖД	-	ЗабЖД	1,00	МЖД	35,79	16

СИТУАЦИЯ

Презумпция виновности

Потерянные миллионы выглядят виртуальными, а ущерб репутации реальным

Вагоноремонтный завод появился во Владикавказе ещё до революции. След в его истории оставили и белые, и красные. Он пережил войну и послевоенную разруху, перестройку и развал большой страны. Но выстоял.

Вагоны приходят на завод «убитые», а выходят оттуда как новенькие

ВВРЗ

А вот сегодня оказался в тупике географическом – далековато находится он от промышленных центров страны, поэтому стало невыгодно гонять на ремонт вагоны во Владикавказ. Из-за недостаточной загрузки производственных мощностей пришлось, по словам генерального директора ОАО «ВВРЗ» Виталия Бекузарова, сократить коллектив и отменить все премии и надбавки. А потом вопрос вообще встал ребром: быть заводу или не быть?

Руководство ВВРЗ искало сторонние заказы, делало всё, чтобы сохранить завод и коллектив. И тут вдруг, как удар под дых, сообщение на информационном портале: «Сотрудники правоохранительных органов выявили хищение более 12 млн руб. бюджетных средств, выделенных на реконструкцию оборудования ОАО «Владикавказский вагоностроительный завод». По подозрению в совершении преступления задержан глава строительной компании-подрядчика».

«Передо мной позже извинились, – с гневом и горечью говорит Виталий Бекузаров. – Но грязную ложь прочитала вся республика, а извинения принесли за закрытыми дверями...»

Ему не даёт покоя вопрос: с какой целью это делается? Он руководит заводом уже 12 лет, до этого был министром промышленности Северной Осетии. В республике все его знают: уважаемый человек, репутация безупречная. Не раз был отмечен ведомственными наградами, не только РЖД, но и МВД. И вдруг такой ушат грязи...

«Да никто его ни в чём не обвиняет! – сказали мне в тех самых правоохранительных органах, где всё это и заварилось. – В уголовном деле ведь фигурируют «неустановленные лица».

Предыстория этого дела такова. Три года назад ВВРЗ отметил своё 100-летие. Сто лет завод ремонтирует подвижной состав. За эти годы он порядком обветшал. В некоторых цехах стало опасно работать. Так, в одном из них однажды упал с потолка трёхметровый кусок бетона. К счастью, никого не убило. Дыру залатали. Потом в другом месте посыпалось.

Специалисты «СевОсПромэкспертизы» дали заключение: под воздействием агрессивной среды, в частности, в цехе ремонта грузовых вагонов произошло разрушение кирпичной кладки, монолитный пол полностью разрушен, а протечки в кровле привели к коррозии железобетонных плит и стальных конструкций.

Совет директоров принял решение провести частичную реконструкцию. Организовали конкурс и в 2010 году подписали договор с подрядчиком – ООО «РСУ-1». Тот завершил строительно-монтажные работы аккурат к юбилею.

А спустя два года на заводе появились сотрудники Владикавказского линейного отдела МВД и, уходя, забрали с собой всю документацию по реконструкции. Почему начали следствие по делам минувших лет? Сей вопрос тоже остался без ответа. Вот и думай, что хочешь – был ли это заказ конкурентов или банальная кляуза. Тайна следствия может скрывать всё что угодно.

К экспертизе изъятых документов начальник Владикавказского линейного отдела МВД Леван Хугаев привлёк специалистов республиканского Минфина. Позже руководители этого ведомства на соответствующий запрос сообщили, что «проводить контрольные или проверочные мероприятия в отношении ОАО «ВВРЗ» не входит в полномочия Минфина РСО – Алания» (копия документа имеется в редакции). Это ведь не республиканское предприятие, оно входит в холдинг «РЖД» и руководствуется в своей деятельности другим законом – об акционерных обществах.

Тем не менее после экспертизы появился рапорт, а 16 июля 2015 года следователь Минераловодского следственного отдела на транспорте Алан Айляров возбудил уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного ч. 4 ст. 159 УК РФ. Полгода сам его расследовал, а затем передал во Владикавказский линейный отдел МВД.

Сотрудники этого отдела привлекли к работе ООО «Лаборатория судебных экспертиз «ИКБ». И поручили ему пересчитать объёмы и стоимость выполненных строительно-монтажных работ при обустройстве покрытия полов в цехе ремонта грузовых вагонов. Следствие заподозрило, что в смету заложили более дорогую каменную, а уложили более дешёвую вибропрессованную брусчатку. И за счёт этого «неустановленные лица» положили в свой карман более 3 млн руб.

Частные эксперты тщательно обмерили полы, чуть ли не пересчитали брусчатку поштучно, но похищенных 3 млн не нашли. Правда, отметили, что, по их мнению, стоимость выполненных работ завышена более чем на 2 млн руб. Но после более глубокого анализа признали, что использованный при этом материал имеет вполне реальную цену закупки (копия заключения в редакции имеется).

> Комиссия представила следователям расчёты, из которых следовало, что завод не переплатил подрядчику, а, наоборот, сэкономил на той же брусчатке свыше 300 тыс. руб.

Можно предположить, что всё дело изначально строилось на шатком фундаменте. Следствие оценивало деятельность акционерного общества по тем жёстким правилам, которые действуют при расходовании государственных бюджетных средств. Хотя Минстрой России не раз объяснял, что для коммерческих структур общие методики определения стоимости строительной продукции носят лишь рекомендательный характер. И те индексы, о которых шла речь, предназначены для объектов капитального строительства, финансирование коих осуществляется с привлечением средств федерального бюджета. А вагоноремонтный завод проводил реконструкцию на собственные деньги. При этом не привлекалось ни рубля из местного, регионального или федерального бюджетов. В условиях рынка главным в таких случаях является договор подряда. О какой сумме заказчик с подрядчиком договорится – ту и платят.

Но следствие стояло на своём: «преступный умысел неустановленных лиц» налицо! Оставалось лишь определить: кто же эти «лица». Возможно, поэтому сотрудники линейного отдела в заводоуправление, как на своё рабочее место, ходили. И в кабинетах там стали уже завсегдатаями. Это, правда, вызывало досужие разговоры в рабочем коллективе. Но с этим приходилось мириться.

Маховик следствия продолжал раскручиваться...

Правоохранительная система порой напоминает мельницу, которую, если запустишь, остановить трудно. Но заводчане всё же попытались это сделать.

По приказу генерального директора ОАО «ВВРЗ» создали специальную комиссию. На завод шли в ремонт вагон за вагоном. А тут вместо того, чтобы заниматься производственным процессом, заводские специалисты начали проверять всю сметную документацию. Объём документов по реконструкции огромный, и ушёл на это не один день.

– Я лично всю брусчатку лазерным длинномером обмерил, – сказал возглавивший комиссию главный инженер ВВРЗ Роберт Цинделиани. – В рамках реконструкции объёмы работ были выполнены большие, и виды работ разнообразные. Но отклонений от договора и сметы мы не нашли.

Комиссия представила расчёты, из которых следовало, что завод не переплатил подрядчику, а, наоборот, сэкономил на той же брусчатке свыше 300 тыс. руб.

Однако и этот аргумент не оказал на ход следствия ровно никакого действия. Напротив, оно ещё и активизировалось: 29 февраля 2016 года следователь Владикавказского ЛО МВД на транспорте Гела Икоев возбудил ещё одно уголовное дело: в связи с тем, что при расчёте сметной стоимости ремонтных работ на административном здании ВВРЗ были якобы неправомерно применены высокие индексы. И в итоге предприятию причинён ущерб в четыреста с лишним тысяч рублей.

Это, конечно, не 3 млн, но тоже тянет на хищение в крупном размере. Правда, та же заводская комиссия опять-таки представила в линейный отдел МВД свои данные о том, что на этом объекте вместе с здравпунктом было не похищено, а сэкономлено более полумиллиона рублей (копии этих документов имеются в редакции).

По-видимому, следствию, как в старом анекдоте, было неважно – «то ли он шубу украл, то ли у него украли...». Главное, доказать «преступный умысел». Удивление вызывают способы, какими это делается.

Из линейного отдела ушло два письма (копии документов имеются). Оба под одним и тем же номером 3245 и дата на них одна и та же – 20 июня. В одном письме генеральному директору ОАО «ВВРЗ» Виталию Бекузарову предлагали определить представителя потерпевшего и направить его в ЛО МВД для участия в следственных действиях. В другом – просили президента ОАО «РЖД» выделить представителя потерпевшего в связи с тем, что руководство ОАО «ВВРЗ» отказывается это сделать. Странно получается: руководитель завода ещё и письма не получил, а его уже обвиняют в том, что препятствует следствию. К тому же и ущерб ещё не доказан. Не рано ли искать потерпевшего?

Следствие тянется уже второй год, хотя на первый взгляд дело выеденного яйца не стоит. Брусчатку уже вдоль и поперёк измерили, только что из пола не выковыряли. А похищенные якобы миллионы так и не нашли.

В неофициальном разговоре (в официальном интервью мне отказали) я спросила одного из представителей правоохранительных органов: а что если это уголовное дело развалится, не дойдя до суда? Ведь у следствия нет неопровержимых доказательств вины «неустановленных лиц». Зачем тратить деньги на очередную экспертизу? Тем более что все затраты, наверное, уже перекрыли искомые 3 млн. И это деньги не виртуальные, а реальные. Между прочим, из нашего с вами кармана, налогоплательщиков.

Мой собеседник пожал плечами...

Мне, конечно же, хотелось выяснить: был ли это чей-то заказ или банальная кляуза. Мысли ведь приходят в голову разные. Может, просто громкое дело для отчёта потребовалось? Дать какой-либо внятный ответ по этому поводу в управлении на транспорте МВД России по Северо-Кавказскому федеральному округу наотрез отказались, сославшись опять-таки на тайну следствия.

Тамара Андреева,
спец. корр. «Гудка»
Москва – Владикавказ – Москва

МАШИНОСТРОЕНИЕ

Наши заводы катают рельсы для будущего

Двухгодичные испытания тяжеловесных поездов на Октябрьской дороге показали, что составы с нагрузкой до 27 тонн на ось не оказывают негативного воздействия на инфраструктуру. Об этом сообщил старший вице-президент – главный инженер ОАО «РЖД» Валентин Гапанович на проходившем в Новосибирске совместном заседании комитетов Союза машиностроителей России и НП «ОПЖТ».

Он напомнил, что на последнем заседании НТС ОАО «РЖД» было принято решение об организации движения тяжеловесных поездов на отдельных участках сети дорог. А уже на следующем, которое запланировано на начало октября, будет рассматриваться вопрос о строительстве в нашей стране раздельных железнодорожных магистралей – под грузовое и пассажирское движение. «Необходимость в этом уже давно назрела», – отметил Валентин Гапанович. Он также сообщил, что вся проектно-сметная документация самого крупного инфраструктурного проекта – строительства ВСМ Москва – Нижний Новгород – Казань – уже находится на рассмотрении в Главгосэкспертизе России.

При этом должно соблюдаться главное условие: 70–80% комплектующих для будущей ВСМ должны быть российского производства. И прежде всего рельсы, а также другие элементы верхнего строения пути: рельсовые скрепления, стрелочные переводы и т.д. Тем более что в последнее время за участие в поставках этих компонентов инфраструктуры для РЖД развернулась конкуренция среди отечественных производителей.

И неслучайно заседание комитетов Союзмаша и НП «ОПЖТ» проходило в столице Западной Сибири, где сосредоточен мощный производственный и научный потенциал. Здесь находится ряд крупных предприятий, специализирующихся на производстве элементов верхнего строения пути. Так, ещё в 2013 году на Западно-Сибирском металлургическом комбинате была проведена масштабная реконструкция, что позволило в последующие годы выпустить первую отечественную партию стометровых дифференцированно термоупрочнённых рельсов с улучшенными характеристиками, в том числе для скоростного совмещённого движения. Эти рельсы прошли полномасштабные испытания на Экспериментальном кольце ВНИИЖТа в Щербинке. При пропуске по ним грузов свыше 500 млн тонн брутто дефектов металлургического характера выявлено не было. Ввиду этого нормы гарантийной наработки для данных типов рельсов были увеличены в 1,5 раза – до 750 млн тонн брутто. Специалисты ВНИИЖТа также одобрили и увеличение в два раза межремонтного ресурса – до 1,5 млрд тонн брутто.

В День знаний Валентин Гапанович поздравил студентов своей альма-матер

СТУС

От металлургов не отстают и производители стрелочных переводов. Новосибирский стрелочный завод специально для участков магистралей с тяжеловесным движением разработал два типа стрелочных переводов марки. Они способны выдерживать осевые нагрузки до 27 тонн и рассчитаны на скорость 160 км/ч и рабочий ресурс до 500 млн тонн брутто (в перспективе – 750 млн тонн). Данные переводы успешно прошли испытания на кольце ВНИИЖТа, сертифицированы и готовы для укладки на сети дорог, сообщил главный технолог ОАО «Новосибирский стрелочный завод» Павел Трегубов.

В свою очередь заместитель директора по развитию и приоритетным проектам АО «Муромский стрелочный завод» Нина Никитина рассказала, что уже определились с конструкцией будущего стрелочного перевода для ВСМ Москва – Казань. Сейчас идёт работа над его проектированием с учётом заданных параметров. Представитель завода также сообщила, что на предприятии выпущена первая партия из 200 комплектов стрелочных переводов улучшенной конструкции – на подкладке с подушкой и упором. Что немаловажно, эти стрелочные переводы относятся к разряду малообслуживаемых. Валентин Гапанович отметил, что современные стрелочные переводы должны быть экономичными в эксплуатации, а главное – они должны быть сертифицированы по единым техническим условиям, включая все их компоненты.

Заведующий лабораторией «Стрелочное хозяйство» ВНИИЖТа Борис Глюзберг считает, что отечественные производители стрелочных переводов сегодня готовы давать отрасли современную, качественную, отвечающую высоким требованиям конкурентоспособную продукцию. Но определённую проблему составляют их комплектующие: прокат, упругие элементы скреплений, в целом крепёжные материалы, качество которых пока оставляет желать лучшего. «Беда в том, что мы долгое время не занимались математическим моделированием стрелочных переводов и их компонентов, и вот пришла пора вернуться к этой практике», – резюмировал Борис Глюзберг. Главной целью такого моделирования, по словам старшего вице-президента, должно стать сокращение издержек при обслуживании элементов инфраструктуры как минимум в два раза.

«Вновь создаваемая на сети инфраструктура должна до 2020 года обеспечить нагрузку в 1,5 млрд тонн брутто, – подчеркнул Валентин Гапанович, – а в перспективе достигнуть 2,5 млрд тонн. Именно на такую нагрузку должны быть рассчитаны рельсы, шпалы, рельсовые скрепления, все другие составные части современных стрелочных переводов. И для этого у нас сейчас есть все возможности».

В Новосибирске Валентин Гапанович также посетил Сибирский государственный университет путей сообщения, который когда-то окончил и сам. Он осмотрел строящийся научный инженерный центр «Техническая диагностика и контроль качества», а также побеседовал с учёными и преподавателями вуза. А на торжественной церемонии, посвящённой Дню знаний, старший вице-президент от имени всего коллектива компании поздравил новоиспечённых студентов с началом вступления в дружную многомиллионную семью железнодорожников, пожелав встречать на своём пути только комфортную производственную погоду.

Сергей Евсеев

ИСТОРИЯ ИЗ КОНВЕРТА

Вокзалы молодости нашей

Навестив через годы милые сердцу места, я порадовалась произошедшим здесь переменам

«Отходят от вокзалов поезда...» Кому не знакомы строки этой известной песни, исполняемой Львом Лещенко? А что вокзалы значат для нас, простых пассажиров: место, где можно купить билет, укрыться от непогоды в ожидании поезда, или нечто большее?..

Маленький деревянный вокзал станции Итларь пусть и не такой шикарный, как в больших городах, зато родной и уютный

RU.WIKIPEDIA.ORG

Железнодорожный вокзал в моей родной деревне Итларь когда-то был центром жизни и местной достопримечательностью. Сюда приезжали, чтобы встретить или проводить родственников не только из ближайших деревень Ярославской области, но и из Владимирской, Ивановской. Недалеко от вокзала на берегу пруда стояла чайная с высоким крыльцом, где можно было отдохнуть, отведать немудрёной деревенской закуски и даже первого и второго. Продавались здесь и пиво, и алкоголь, но только... в розлив. На границе, где сейчас кончается асфальт и валяются ничейные столбы, была коновязь, к которой летом привязывали телеги, а зимой – сани с впряжёнными в них лошадьми.

Но это из ранней истории. Сейчас лошадей сменили машины разных марок, чайную – магазины с большим ассортиментом продуктов и алкоголя. Вокзал внутри немноголюден, но по-прежнему красив.

В моём же далёком детстве и юности вокзал в Итлари был в первую очередь пунктом отправления. Купив в кассе билет, наши родители, а потом и мы могли уехать в любую точку тогдашнего СССР – в Москву, Ярославль и даже Архангельск – продать ягоды, грибы, мясо, крахмал, чтобы иметь лишнюю копеечку.

Кроме того, вокзал нёс в себе воспитательные и образовательные функции и даже дисциплинировал: опоздаешь – не уедешь.

В былые годы наш итларский вокзал, как и в старину, жил своей наполненной жизнью: здесь располагался буфет, на стенах висели репродукции картин известных художников (как сейчас помню, «Отдых после боя», «Охотники на привале»), мемориальная доска с выбитыми золотом именами В.И. Ленина и А.М. Горького, побывавшими здесь в своё время, и, конечно же, билетная касса как неотъемлемая часть каждого вокзала.

В выходные дни вечерами вокзал становился местом отдыха. Молодёжь после трудовой недели спешила покружиться в вальсе под звуки радиолы, старшее поколение – посмотреть на них и в неспешных разговорах вспомнить свою молодость.

А ещё на вокзале в Итлари мы впервые увидели телевизор. Вечерами тут яблоку негде было упасть от желающих посмотреть это чудо. Первая передача, которую я увидела и запомнила на всю жизнь, была трансляция оперы «Аида». В определённые дни афиша у обоих наших магазинов (поселкового и железнодорожного) извещала жителей о том, что на запасном пути будет стоять вагон-клуб, который был одновременно и агитвагоном, а также вагон-лавка. Взрослые и дети спешили туда днём за продуктами и свежими новостями, а вечером – посмотреть новинки кино, послушать лекции.

Но ни один даже самый красивый и удобный вокзал не может существовать без людей. При нашем вокзале в Итлари жили и работали те, кто обеспечивал бесперебойное и чёткое движение поездов, приём грузов, обслуживание пассажиров. Это были целые династии железнодорожников.

Есть ещё один вокзал – в городе моей юности Рыбинске. Прошло 50 лет с того дня, когда я отправилась с его перрона в Ленинград, во взрослую жизнь. Прочитав как-то в «Гудке» о том, что силами и средствами РЖД тот самый рыбинский вокзал восстановили в первозданном виде и сделали фактически местом экскурсий, я решила посмотреть на него, что называется, своими глазами и обязательно побывать в местах моей молодости.

Мой маршрут начался в городе Ростове. Благодаря кассиру, посоветовавшему мне купить билет до Санкт-Петербурга на дополнительный ярославский поезд, у меня появилась возможность в течение 20 минут стоянки в Рыбинске обозреть обновлённый вокзал. И вспомнить, как полвека назад я давилась здесь в очередях, чтобы достать билет до Ярославля, это в лучшем случае, а в худшем – месить грязь и глотать пыль на автостанции в ожидании нужного автобуса.

> Мы всё осилим, ну не мы, так наши дети и внуки, если мы научим их любить, беречь и ценить великую Россию!

Глядя теперь на всю эту красоту и удобства для пассажиров, невольно подумала: «А ведь умеем же, если захотим!» И ещё: «Спасибо!»

Захожу в вагон, чтобы продолжить путь: впереди меня ждёт ставший родным Санкт-Петербург, дальше – Выборг, Сестрорецк, которые я запланировала посетить за время своего путешествия.

Выборг встретил меня, как всегда, пасмурной погодой, серым небом, но не изменившимися со времён далёкой молодости островерхими крышами, зелёным сквером и обновлёнными вокзалами, железнодорожным и автобусным, которые, судя по всему, сейчас во всём стараются «угодить пассажирам». Обратила внимание: электрички стали ходить реже, чем раньше, а вот с автовокзала в Санкт-Петербург теперь можно уехать через каждые полчаса.

Интерьер обоих вокзалов обновили, сделали всё, чтобы пассажирам было удобно и комфортно. На втором этаже железнодорожного вокзала на большом стенде с удовольствием прочитала о его истории и перспективах дальнейшего развития. Заглянула в зал для пассажиров дальнего следования, теперь билет здесь можно купить и у кассира, и в терминале, а также снять деньги с любой банковской карты.

И наконец, Сестрорецк, который в своё время был жемчужиной курортной зоны Санкт-Петербурга. Здесь я прожила четыре трудных и в то же время радостных для меня и моей семьи года, пережила тяжелейшую депрессию, подняла на ноги мою любимую внучку Настю. И через каждые три дня отправлялась с сестрорецкого вокзала домой.

Казалось, что этот город так красив, что краше его уже и не сделаешь. Но то, что я увидела, меня не просто удивило, а поразило до слёз! У платформы вокзала вырос целый комплекс сооружений в память об убиенной царской семье: рядом со зданием библиотеки – помещение для воскресной школы и досуга детей. За ними часовня, о существовании которой я и не подозревала. С высоты платформы увидела золотые купола храма, освящённого в честь Николая Чудотворца, молитвенника за всех путешествующих и особо почитаемого моряками.

Покидала Сестрорецк со слезами радости на глазах и опять же со словами благодарности тем, кто думает о нашем будущем, не забывая при этом тяжёлого нашего же прошлого, старается для детей, создавая такую красоту.

Через две недели меня снова встречал Ростов. И опять слёзы, но на этот раз не радости, а обиды и досады: это же надо так не любить то место, где ты живёшь, работаешь, растишь детей и при этом каждый день равнодушно проходишь мимо полных мусорниц, глубоких луж летом и снежных колдобин зимой. И искать крайнего, ждать, когда «добрый дядя» сделает за нас то, что мы зачастую в состоянии сделать сами. Но это так, к слову, я же о вокзалах.

А у нашего вокзала в Итлари полыхали бархатцы, цвели осенние астры, ожили и разрослись посаженные охранником Валерой кусты шиповника. Несмотря на то что вокзалу много лет, он и сейчас хорош, обновлённый и преображённый. И пусть не такой шикарный, как в больших городах, но родной и близкий моему сердцу. Подумалось: ему, деревянному, были бы ещё больше к лицу кружева наличников, зелёный цвет внешних стен, ярко раскрашенные колокольчики громкоговорителей, а рядом у двери – табличка с предложением мобильного гида об истории вокзала. К сожалению, я её практически не знаю и не уверена, что знают многие. Думаю, что это работа для школьников и любителей истории родного края.

Мечтаю дальше: внутри вокзала – уютные ларёчки с газетами, книгами, журналами, вместо коновязи – стрелочки-указатели: направо пойдёшь – на дачу Шаляпина попадёшь, а дальше от неё – дом-музей его друга художника Коровина. Прямо по шоссе – дорога в Петровск, Воронино, Ростов и т.д., где возрождается наша русская история и духовность.

Но мечтать можно долго, а дела потихоньку делаются без призывов и рапортов. Очень надеюсь, что мы всё осилим, ну не мы, так наши дети и внуки, если мы научим их любить, беречь и ценить великую Россию!

Людмила Козаченко
Итларь, Ярославская обл.

ВАШЕ ПРАВО

Гарантии одинаковые – подход разный

– В чём отличие понятий «сокращение численности» и «сокращение штата»?

Евгения Завадова

– Сокращение численности – это уменьшение количества штатных единиц по определённой должности. Например, вместо семи сигналистов в штатном расписании остаются четверо.

Сокращение штата – это полное исключение из штатного расписания некоторых должностей. Например, позиция сигналиста полностью исключается из штатного расписания.

Несмотря на то что ТК РФ предусматривает одинаковый объём гарантий и компенсаций подлежащим увольнению в связи с сокращением численности и штата, на практике ситуация выглядит иначе. В случае сокращения численности встаёт вопрос о преимущественном праве на оставление на работе. Работодателю нужно из нескольких работников с одинаковыми должностями выбрать тех, кого придётся уволить, и этот выбор должен быть обоснован.

В ТК РФ чётко написано, что преимущественное право на оставление на работе (при сокращении как численности, так и штата) предоставляется работникам с более высокой производительностью труда и квалификацией. Однако большинство практикующих специалистов склоняются к мнению, что в случае сокращения штата преимущественное право не применяется. Ведь сокращаются все работники с выбранной штатной должностью, то есть работодатель не стоит перед выбором, кого из работников оставить, а кого уволить.

Яков Купреев,
главный правовой инспектор труда Роспрофжела

РАЗЪЯСНЕНИЕ

За отменное здоровье начислят дополнительные баллы

– Мы работаем дежурными по переезду Краснодарской дистанции пути. Хотелось бы узнать, как и за что получают премию за безопасность движения. И правда ли, что её выплачивают тем, кто ко всему прочему в течение года не был на больничном?

Артём Смирнов
(фамилия изменена)

– В соответствии с распоряжением начальника Северо-Кавказской дирекции инфраструктуры от 29 февраля 2016 года № СКДИ-152/р для премирования работников Краснодарской дистанции пути за обеспечение безопасности движения в минувшем году было выделено 1482,25 тыс. руб.

Порядок подведения итогов и оценки деятельности работников определены распоряжением Центральной дирекции инфраструктуры от 5 ноября 2015 года № ЦДИ-463/р.

Вознаграждение по результатам работы за год выплачивается лучшим работникам, деятельность которых непосредственно связана с обеспечением безопасности движения. Право на премирование не имеют работники, по вине которых в оцениваемом году были допущены транспортные происшествия и иные события, связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также случаи производственного травматизма.

> Вознаграждение получил 91 работник дистанции

Кроме того, не могут рассчитывать на вознаграждение и работники, имевшие дисциплинарные взыскания (замечание, выговор), допускавшие прогулы, появления на работе в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения, совершавшие по месту работы хищения, а также производственные упущения согласно перечня № 2 к Порядку подведения итогов и оценки деятельности работников (упущения установлены для каждой профессии в отдельности).

Для определения работников, имеющих право на получение вознаграждения, в Краснодарской дистанции пути была создана комиссия, определён рейтинг по оценке качества работы, производительности труда, квалификации, производственной дисциплине и т.д. Каждому показателю соответствует определённое количество баллов.

Одним из критериев деятельности работников (в том числе для дежурных по переезду) является «работа в течение оцениваемого года без пропусков по причине болезни», при его выполнении начисляются дополнительные 5 баллов к общему числу баллов.

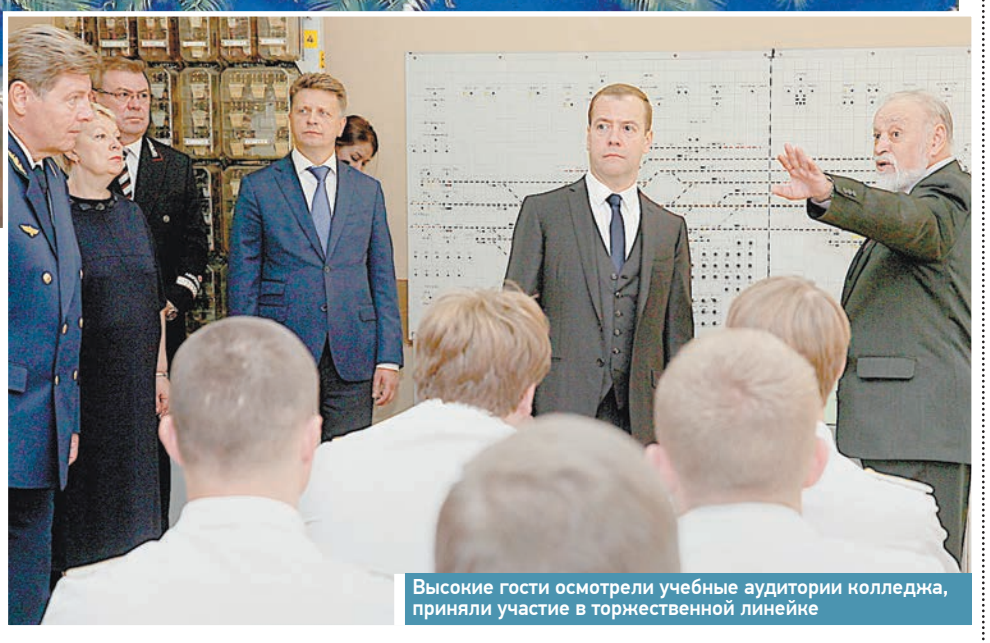
Исходя из минимального размера вознаграждения – не менее одной месячной тарифной ставки (должностного оклада) – и размера выделенных дистанции средств, на основании оценочных листов комиссией был составлен список работников, набравших наибольшее количество баллов. Согласно этому списку вознаграждение получил 91 работник дистанции, в том числе 15 дежурных по переезду, набравших от 20 до 25 баллов (вознаграждение на одного дежурного составило 13075 руб.).

Дмитрий Хворостов,
заместитель начальника Северо-Кавказской дирекции инфраструктуры по кадрам и социальным вопросам

ОБРАЗОВАНИЕ

Здесь учат по-семейному и всерьёз

В День знаний высокие гости колледжа ознакомились с тем, как готовят специалистов для железных дорог


Высокие гости осмотрели учебные аудитории колледжа, приняли участие в торжественной линейке

В День знаний глава Правительства России Дмитрий Медведев приехал в Московский колледж железнодорожного транспорта (МКЖТ), где познакомился с особенностями учебного процесса одного из лучших в столице заведений данного профиля и пообщался со студентами. Вместе с премьер-министром будущих работников железнодорожной отрасли с Днём знаний поздравили министры транспорта и образования РФ Максим Соколов и Ольга Васильева, первый вице-президент ОАО «РЖД» Анатолий Краснощёк, начальник МЖД Владимир Молдавер.

Высоких гостей ждали все, начиная с первокурсников и заканчивая старшекурсниками и преподавателями этого учебного заведения. Незадолго до назначенной встречи корреспондент «Московского железнодорожника» поинтересовался у заместителя директора железнодорожного колледжа Любови Долгой, насколько многочисленная аудитория выстроится на торжественную линейку, посвящённую данному событию. Оказалось, что колледж принял в нынешнем учебном году более 800 первокурсников, так что на данный момент число студентов, обучающихся здесь, перевалило за три тыс.

– И если, – как отметила собеседница, – несколько лет назад на площадке перед колледжем на торжественные линейки выстраивалось от 12 до 15 групп студентов, то в нынешнем году мы имеем 22 такие группы.

А чуть позже, выступая перед собравшимися, глава правительства, словно подтверждая правильность сделанного ими выбора, заметил, что Россия всегда была, есть и будет самой крупной железнодорожной страной. Соответственно, и потребность в хороших специалистах на железных дорогах никогда не иссякнет.

Как и в прежние годы, большая часть выпускников, окончивших нынешней весной колледж, пошла на железнодорожные предприятия. Адреса распределения многообразны – вагонные и локомотивные депо, участки электроснабжения, вычислительные центры.

Тенденция последних четырёх лет такова, что за этот период число абитуриентов, поступающих в железнодорожные колледжи, увеличилось на 20%. Впрочем, для руководства МКЖТ такие «сопутствующие моменты» особой роли не играют, поскольку в вопросах профориентации здесь количественная сторона давно оставлена на второй план, уступив место качественной. Неизменный на протяжении многих лет директор колледжа Николай Разинкин главную отличительную особенность внедряемой в МКЖТ модели железнодорожного образования видит в непрерывности этого процесса. С 2009 года ряд дошкольных, средних и высших учебных заведений стали подразделениями девяти крупных университетов путей сообщения, подведомственных Росжелдору. В их числе оказался и МКЖТ. Войдя в состав Московского государственного университета путей сообщения, колледж ещё выше поднял уровень подготовки кадров для железнодорожной отрасли. Через выстроенную образовательную вертикаль и осуществляется профессиональная подготовка воспитанников колледжа.

Среди тех, с кем в ходе встречи пообщался премьер-министр, был и студент четвёртого курса МКЖТ Леонид Жук. Он чётко и доходчиво объяснил высокому гостю особенности работы дежурного по станции, пошагово рассказав о том, какие действия должен тот выполнить для отправки поезда на соседнюю станцию. Интересно, что для Леонида «малой колеёй во взрослый мир» стала Московская детская железная дорога. Отсюда он начал свою «карьерную» лестницу. С той лишь разницей, что «перешагнуть» новую ступень здесь не спешил, постепенно осваивая несколько железнодорожных специальностей и получая не только теоретические знания, но и практический опыт работы. Теперь юноша числится одним из лучших студентов колледжа, кстати, получая именную стипендию президента ОАО «РЖД».

При подготовке специалистов для конкретной работы на железной дороге особое значение имеет практическая направленность подготовки ребят. Это так. С другой стороны, приходящие сюда 15-летние юноши и девушки только-только делают в жизни первые самостоятельные шаги. Помочь им в этом, сделать всё, чтобы постепенно, шаг за шагом сформировать у них практические компетенции, инновационное мышление, творческую и профессиональную инициативу – такую задачу ставит перед собой каждый из 150 преподавателей колледжа. Когда-то спецов для железнодорожной отрасли штамповали, и дело было поставлено на поток, теперь без способности чутко реагировать на запросы производственников ни одно из средних профессиональных учебных заведений поставленных перед ними задач не решит. В колледже давно стало правилом, например, что студенты-технологи третьего курса получают права помощника машиниста. А как рассказали Дмитрию Медведеву первокурсники, после того, как премьер-министр заглянул в один из учебных классов, вместе с дипломом об окончании колледжа они получают сразу несколько профессий. В частности, оператора по путевым измерениям и оператора дефектоскопной тележки.

Интересно, что значительная часть выпускников, окончивших колледж в нынешнем году, по словам преподавателя МКЖТ Кирилла Григорука, получили распределение на объекты Малого кольца МЖД.

> Премьер подтвердил правильность сделанного студентами выбора, заметив, что Россия остаётся крупнейшей железнодорожной страной

– Такое решение, принятое ими, – как отметил он, – во многом определили те коррективы, что постоянно вносятся нами в образовательный процесс. Один из примеров – проведённое в апреле мероприятие для студентов отделения «Организация перевозок» с участием вице-президента ОАО «РЖД» – начальника Центральной дирекции управления движением Павла Иванова, главным образом посвящённое особенностям работы движенцев на участках Малого кольца.

Много в этот особенный день было сказано о славных традициях старейшего учебного заведения. Глава Минобрнауки РФ Ольга Васильева в своём выступлении напомнила всем собравшимся о большой истории колледжа, которому, кстати, в следующем году исполнится 145 лет. Пожалуй, любому из студентов-старшекурсников этого учебного заведения известны строки из письма, датированного 1872 годом, его основателя генерал-лейтенанта инженерного корпуса Андрея Дельвига тогдашнему управляющему Министерством путей сообщения графу Алексею Бобринскому. «Имею честь довести до сведения Вашего Сиятельства, – пишет автор, – что 13 марта, после молебствования, открыт первый класс Дельвиговского железнодорожного училища на 40 человек».

От многих из нынешних железнодорожников, чья жизнь так или иначе пересеклась с этим заведением, довелось услышать, что в его стенах всегда ощущается «аромат истории». Может быть, потому что его корпуса, построенные в стиле казаковской купеческой Москвы и позднего советского неоклассицизма, удивительно компактно и уютно расположились в живописном московском дворике, под сенью старых лип и клёнов. А, может, оттого, что у студентов и преподавателей суза, именовавшегося когда-то Дельвиговским железнодорожным училищем, сложилась своё, очень домашнее отношение к его истории, похожей по многим признакам на историю большой и дружной семьи. А преподаватель колледжа и хранительница местного музея Ольга Будиловская с удовольствием рассказывает о том, как любят многие её подопечные копаться в музейных архивах в поисках уникальной информации, чтобы сделать её доступной для своих однокашников и посетителей колледжа. Тем более, что в книге почётных гостей музея теперь есть запись, сделанная главой Российского правительства.

А чувство приобщённости к семейным ценностям, особенно среди первокурсников колледжа, наверняка, в этом большом и уютном доме получит дальнейшее развитие. Ведь не случайно, обращаясь именно к ним, министр транспорта Максим Соколов заметил, что в этот день им не только вручили первый студенческий билет и путёвку в жизнь, но и приняли их в члены большой, многомиллионной семьи транспортников.

Владимир Горелкин
Фото Евгения Надалинского

ЖДЁМ НОВЫЕ ИДЕИ

Трибуна инженеров

Работа железнодорожников невозможна без инженерных решений. От того, насколько эффективным будет какое-либо предложение, зависят зачастую и экономические результаты деятельности компании. Идея о том, что для обмена самыми передовыми и эффективными решениями инженерных задач необходимо иметь особое печатное издание, давно обсуждалась специалистами инженерного корпуса российских железных дорог.

30 декабря 2015 года стало знаковой датой в области распространения научно-технической информации по сети: распоряжением ОАО «РЖД» №3141р организовано проведение конкурса «Лучшее периодическое издание холдинга ОАО «РЖД» по инженерной деятельности». Все, кому не безразлично дальнейшее технологическое и инновационное развитие российских железных дорог, получили площадку для обмена мнениями и самой свежей информацией по вопросам охраны труда, бережливого производства, рационализаторской и изобретательской деятельности, а также сохранения богатого исторического наследия компании.

Распоряжением ОАО «РЖД» от 11 марта 2016 года №399р образована комиссия ОАО «РЖД» по оценке результатов конкурса на «Лучшее периодическое издание холдинга ОАО «РЖД» по инженерной деятельности». Конкурс проведён по номинациям «Лучшее содер-

жание периодического издания по инженерной деятельности» и «Лучшее оформление периодического издания по инженерной деятельности» холдинга «РЖД». По итогам голосования в категории за «Лучшее оформление периодического издания по инженерной деятельности» второе место занял журнал «Инженерная деятельность» Московской железной дороги за достаточную иллюстративность и стремление к собственному стилю.

В сентябре этого года выйдет уже четвёртый номер бюллетеня под редакцией главного инженера столичной магистрали Сергея Вязанкина, а также при активном участии руководства службы технической политики МЖД и работников Московского центра научно-технической информации и библиотек. Редакционная коллегия издания в целях повышения качества информационного обеспечения в сфере инженерной деятельности ОАО «РЖД» в освещении технических вопросов в периодических печатных изданиях приглашает к сотрудничеству инженерный корпус Московского регионального центра корпоративного управления.

Ваши предложения и материалы можно направлять на сайт Московского центра научно-технической информации и библиотек в сети интранет – http://dcnti.msk.oao.rzd:8017/dcnti/izdat.shtml, либо по E-mail: mcntib@mail.ru.

Алексей Шпортенко

Материалы страницы подготовила редакция газеты «Московский железнодорожник» – филиал ОАО «Издательский дом «Гудок»
Адрес редакции: 107996, Москва, Краснопрудная ул., д. 20
Тел.: (499)266-37-69; факс: (499) 266-36-63
E-mail: mrrm-post@mail.ru

Директор филиала ОАО «Издательский дом «Гудок» – главный редактор газеты «Московский железнодорожник»: Шелков В.Л.

Заместитель главного редактора: Чубарова В.В.
Ответственный секретарь: Столярова Г.В.

Отдел рекламы:
Неделькина А.А. – (499) 266-33-11, моб. т. 8-905-526-90-12
mrrm-naa@mail.ru
Материалы с рубрикой, набранной *Таким шрифтом*, – на правах рекламы
Информация об ОАО «РЖД» размещается на правах рекламы

ТУРНИР

Игры не для всех

Завтра в Рио-де-Жанейро стартуют Паралимпийские игры, которые пройдут без участия российских спортсменов.

Пресловутый доклад представителя Всемирного антидопингового агентства Ричарда Макларена, стоивший стольких нервов нашим атлетам, с трудом добившихся права выступать на Олимпиаде, стал ещё и причиной отстранения нашей команды от Паралимпиады. Не приводя фактически никаких доказательств, господин Макларен обвинил и российских спортсменов с ограниченными возможностями в том, что они участвовали в допинговой программе, якобы поддерживаемой на государственном уровне.

Руководство Международного паралимпийского комитета во главе с британцем Филиппом Крейвеном с удовольствием ситуацией воспользовалось... Российские паралимпийцы пытались получить допуск в Рио через суд в индивидуальном порядке, но и в этом им было отказано. Справедливости ради стоит отметить, что ряд стран – Азербайджан, Белоруссия, Китай – отказались от дополнительных квот на Паралимпиаду, которые освободились из-за отстранения россиян.

При этом руководство российского спорта наших спортсменов не оставило. Так, 7 сентября сразу на нескольких спортивных аренах Подмосковья стартуют международные соревнования – аналог Паралимпиады. Причём призовые в них будут такими же, какие планировалось вручать нашим атлетам за успехи в Рио.

Матвей Володин

ПЛЯЖНЫЙ ФУТБОЛ

Первый шаг к третьему титулу

Сборная России вышла во второй групповой этап отборочного турнира чемпионата мира – 2017.

В первом отборочном раунде наша команда, в составе которой выступают представители «Локомотива» Юрий Горчинский, Илья Леонов, Антон Шкарин и Алексей Макаров, одержала две победы. Сначала подопечные Михаила Лихачёва уверенно одолели команду Казахстана – 5:1, а затем встретились со сборной Норвегии.

Норвежцы никогда не входили в число лидеров мирового пляжного футбола, но матч с ними сложился для россиян непросто. Начав за здравие и отправив в первом тайме четыре мяча в ворота соперников, наши футболисты немного расслабились. Как следствие – во второй и третьей двенадцатиминутке забить они не смогли, зато пропустили два мяча. Да, победа 4:2, но у тренерского штаба сборной России есть пища для размышлений.

– В игре с Норвегией у нас было очень много технического брака, потерь мяча, что и приводило к ответным атакам норвежцев, – рассказал Михаил Лихачёв. – Мне сложно понять, почему ребята не смогли играть так же, как в первом периоде, где всё получалось, где всё было правильно. Что ж, будем разбираться...

Впрочем, уже независимо от исхода встречи с командой Германии, завершившейся вчера поздно вечером, наша команда вышла во второй групповой этап и продолжает борьбу за право сыграть на чемпионате мира, который в следующем году пройдёт на Багамах. Напомним, что сборная России дважды выигрывала титул сильнейшей команды мира, а на предыдущем чемпионате стала бронзовым призёром.

Роман Вишнёв

BEACHSOCCERRUSSIA.RU

Российские «пляжники» готовы к любым неожиданностям

ПРЕМЬЕР-ЛИГА

Трио джокеров

«Локомотив» усилился тремя новичками с российским паспортом

FCLM.RU

Под занавес заявочной кампании клуб подписал соглашения с защитником «Ростова» Борисом Ротенбергом и нападающим «Рубина» Игорем Портнягиным. Полузащитник сборной России Игорь Денисов арендован у «Динамо» до конца сезона.

Для достижения серьёзных целей требуются классные кадры. И вот в последний день августа ряды «Локо» пополнили футболисты высокого уровня. Команда получила усиление в защите, средней линии и атаке. При этом все три новичка – игроки с российским паспортом, что в условиях жёсткого лимита на легионеров особенно ценно.

> Задача «Локо» на сезон – попадание в зону еврокубков, это значит как минимум быть в пятёрке по итогам чемпионата страны

Председатель совета директоров клуба «Локомотив», статс-секретарь – вице-президент ОАО «РЖД» Анатолий Мещеряков определил задачи клуба: минимум – попасть в зону еврокубков, то есть занять в Премьер-лиге место не ниже пятого. «Лучшие результаты будут только приветствоваться», – отметил Анатолий Мещеряков.

30-летний Борис Ротенберг пришёл из «Ростова», где стал вице-чемпионом страны. «Считаю его везучим: в командах, где он оказывался, дела шли хорошо, приходили достижения. Нам не хватало защитников, но сейчас эта проблема решена», – сказал Юрий Сёмин, комментируя трансфер.

Нападающий Игорь Портнягин – большая угроза для ворот соперников: в сезоне-2014/15 он забил 13 мячей, став одним из лучших бомбардиров чемпионата. «Игорь имеет достаточный опыт выступлений в Премьер-лиге, но, на мой взгляд, полностью ещё не раскрыл свой талант, у нас для этого есть все возможности. Вижу в нём потенциал», – отметил Юрий Сёмин.

Много лет креативность Игоря Денисова приносила серьёзные бонусы петербургскому «Зениту» – в составе клуба он выигрывал Кубок УЕФА и трижды становился чемпионом страны. «Игорь – это лидер по натуре, трудяга, отважный спортсмен. Он прекрасно понимает, чего я жду от него. И он готов выполнить эти требования», – сказал Сёмин.

Ближайшую встречу «Локомотив» проведёт в воскресенье 11 сентября на стадионе «Открытие Арена» с лидером Премьер-лиги московским «Спартаком».

Надежда Гущина

ТУРНИР ПОКОЛЕНИЙ

Лучшей стала команда елецких железнодорожников

В Мичуринске прошёл финал дорожного этапа международных игр «Спорт поколений». Команды Юго-Восточной дороги состязались в силовом многоборье, флорболе, туристско-спортивном и командном многоборье. Соревнования прошли в рамках празднования 150-летия ЮВЖД.

За победу боролись шесть команд – «Перекрёсток» из Ртищева, лискинский «Экспресс», встреченный овациями болельщиков мичуринский «Экстрим», команда Тамбовского вагоноремонтного завода «Фортуна», елецкий «Тандем» и воронежский «Сапсан».

«Я не могу разделить вас на команды и болельщиков, потому что вижу сейчас большую железнодорожную семью. Удачи всем», – отметил главный судья соревнований Борис Саврасов.

Особый интерес у болельщиков вызвали соревнования по командному многоборью. Всем участникам предстояло пройти скалодром, городки, тир, ориентирование и полосу препятствий.

Один из спортсменов – контролёр Ртищевской дистанции пути Павел Брагин. Он уже пять лет участвует в играх.

«В играх важна не только спортивная составляющая. Есть множество других плюсов. Здесь очень хорошая атмосфера. Приятно видеть так много болельщиков, талантливую молодёжь. Кроме того, благодаря играм я за пять лет побывал в разных городах. Надеюсь, что скоро и у нас в Ртищеве состоится подобный праздник», – рассказал Павел Брагин.

Пока спортсмены выясняли отношения друг с другом, семьи с детьми проводили время в городке аттракционов. По общей оценке участников состязаний, организация праздника была на высоте. Всем понравились красочные церемонии открытия и награждения. В финале команды выпустили в небо огромных белых надувных голубей, затем символ мичуринских игр Волчонок передал эстафету Котёнку с улицы Лизюкова. Игры следующего года пройдут в Воронеже.

В общекомандном зачёте победителем стала елецкая команда «Тандем», на втором месте оказался лискинский «Экспресс», а третьими стали хозяева соревнований – мичуринский «Экстрим».

Команда «Тандем» отправится в Сочи для участия в международном турнире «Спорт поколений».

Сергей Михалёв,
соб. корр. «Гудка»
Мичуринск

ПРОГРАММА РЖД ТВ

Вторник
06.09.2016

1520 Экономика

15.20 1520: ЭКОНОМИКА Доставка «скоропорта»
Потребность в рефконтейнерах, сцепах и дизель-генераторах. Проблемы рефрижераторных перевозок и поручения Президента России. Гость в студии – **Виталий Момот**, *президент Ассоциации операторов рефрижераторного подвижного состава*

00.20 После смены (16+)
01.20, 11.20 1520: производство (16+)
02.20 Новое звено (12+)
03.20 1520: транзит (16+)
04.20 «Локо», вперёд! (12+)
05.20 1520: экономика (16+)
06.20 Личный кабинет (16+)
07.20 1520: компания (16+)
08.20 Дорожная грамота (16+)
08.50 Технология. Ремонт электропоезда (12+)
09.20 1520: магистраль (16+)
10.20 После смены (16+)
11.45 По пути. Инвестиции в жильё (12+)
12.20 Новое звено (12+)
13.20 1520: транзит (16+)
14.20 «Локо», вперёд! (12+)
15.20 1520: экономика (16+)
16.20 Личный кабинет (16+)
17.20 1520: компания (16+)
18.20 Дорожная грамота (16+)
18.50 Технология. Ремонт электропоезда (12+)
19.20 1520: магистраль (16+)
20.20 После смены (16+)
21.20 1520: производство (16+)
21.45 По пути. Инвестиции в жильё (12+)
22.20 Новое звено (12+)
23.20 1520: транзит (16+)

НОВОЕ ЗВЕНО

22.20 НОВОЕ ЗВЕНО Работа по улучшению
Снизить риск возникновения производственного травматизма и подготовить высококлассных билетных кассиров! Проекты молодых сотрудников ФПК.
Гости в студии – **Светлана Алчебаева и Наталья Коробова**, *ведущие специалисты подразделений МЖА Московского филиала АО «ФПК»*

НОВОСТИ (16+)
в 00.00, 01.00, 02.00, 03.00, 04.00, 05.00, 06.00, 07.00, 08.00, 09.00, 10.00, 11.00, 12.00, 13.00, 14.00, 15.00, 16.00, 17.00, 18.00, 19.00, 20.00, 21.00, 22.00, 23.00

ФОРМУЛА-1

Квята могут заменить

Команда Даниила Квята «Торо Россо» на Гран-при Италии решила досрочно завершить гонку российским пилотом.

Гонщик молодёжной программы «Ред Булла» француз Пьер Гасли сообщил о том, что на следующем этапе «королевских гонок» в Сингапуре, возможно, сядет за руль болида «Ф-1». Его слова можно понимать по-разному: и так, что он будет тест-пилотом во время тренировки, и так, что станет призовым гонщиком команды. Невысокие результаты Квята, слухи о том, что ему найдут замену уже до конца сезона, указывают на то, что рокировка Гасли – Квят действительно возможна.

Тем не менее вины Квята в том, что он не попадает в призовую десятку, как таковой нет. «Торо Россо» использует моторы «Феррари» прошлогоднего образца, что не позволяет команде прогрессировать. Плюс с Даниилом работает команда молодых неопытных инженеров. Именно технические возможности не позволили бороться за высокие позиции и в Италии.

При этом консультант «Ред Булла» Хельмут Марко назвал слухи о замене Даниила «чушью», отметив, что Квят проведёт за «Торо Россо» все оставшиеся гонки сезона. Так это или нет, остаётся гадать.

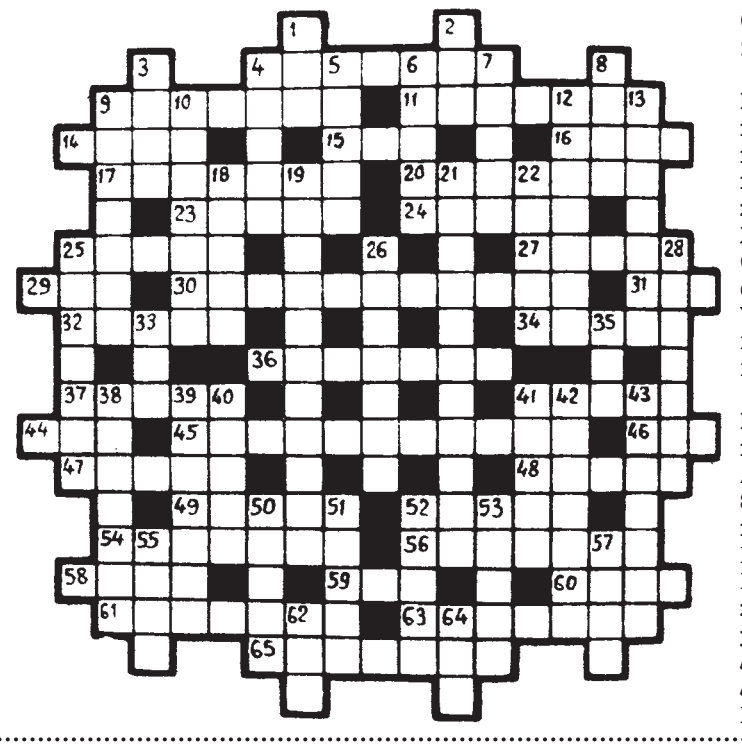
В мае этого года Квят был заменён в «Ред Булле» на голландца Макса Ферстаппена.

Надежда Гущина

МАШИНА ВРЕМЕНИ (3 августа 1985 года, суббота, № 178 (18213)

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: **4.** Занятие, часто передаваемое в семье от поколения к поколению. **9.** Плоский сосуд. **11.** Лишайник, из которого с древнейших времён получают красящие вещества. **14.** Помещение, где Наташа Ростова была на первом балу. **15.** Один из народов, живущих в Республике Чад. **16.** Опера А. Тиграняна. **17.** Главный герой в первом советском звуковом фильме. **20.** Товарищ в дороге. **23.** Татарский писатель. **24.** Стоящая торчком ледяная глыба. **25.** Мелодия. **27.** Роман Ж. Санд. **29.** Горящие угли. **30.** Устройство для передачи средств рельсового транспорта с одного пути на другой. **31.** Хоть видит ... да зуб неймёт. **32.** Длиннохвостый попугай. **34.** Одна из самых пугливых антилоп. **36.** Лучшее волокно из конопли. **37.** Город в Пакистане, которому около двух тысяч лет. **41.** Южное хвойное дерево. **44.** След от сварки металлических деталей. **45.** Дословный перевод художественного произведения на другой язык. **46.** Советский режиссёр и теоретик театра. **47.** Драгоценный камень, символ Скорпиона в поясе Зодиака. **48.** Расплавленная масса под земной корой. **49.** Народная писательница Эстонской ССР. **52.** Советский лётчик, один из зачинателей отечественного парашютизма. **54.** Город в Индии с развитой ж.-д. промышленностью. **56.** Плёнка на сильно нагретом металле. **58.** Судьба. **59.** Обращение к мужчине в Испании. **60.** Корка на снегу. **61.** Часть ж.-д. полотна между балластом и кюветом. **63.** Водоразборная колонка. **65.** Самое известное австралийское животное.

ПО ВЕРТИКАЛИ: **1.** Вид спорта, доступный каждому. **2.** Дружбу помни, а ... забывай (пословица). **3.** Медведь в повести Р. Киплинга «Маугли». **4.** Пригородная слобода в феодальных городах Средней Азии. **5.** Народ в Кении и Танзании, очень ценящий коров. **6.** Старинное название удачной прививки на плодовом дереве. **7.** Опояска с застёжкой на шароварах в украинском национальном костюме. **8.** Сплав для изготовления постоянных магнитов. **9.** Язык, на котором общаются различные племена в Мали. **10.** Принадлежность к магнитофону. **12.** Советский график и живописец, автор иллюстраций к «Казакам» Л. Толстого. **13.** Торги. **18.** Знак на коже диких животных для изучения их миграции. **19.** Чрезмерное увлечение вычурностью одежды. **21.** Воин, охраняющий рубежи Родины. **22.** Представитель кочевого племени Тюркского каганата. **25.** Количество полученного зерна при уборке урожая. **26.** Прототип фотоаппарата. **28.** Южноамериканская птица с длинным клювом, гнездящаяся в норах. **33.** Название горы, вершины, хребта в Таджикистане и на Кавказе. **35.** Советский кинорежиссёр, поставивший сказки «Василиса Прекрасная» и «Конёк-Горбунок». **38.** Аллигаторова груша. **39.** Род веера. **40.** Цветок одного из красивейших кустарников. **41.** Сырьё в производстве ментола. **42.** Центр алюминиевой промышленности в Польше. **43.** Спортсмен. **50.** Локатор для обнаружения подводных объектов. **51.** Приток Лены. **52.** Административный центр Западной провинции в Замбии. **53.** Южноамериканский страус. **55.** Остров в Филиппинском архипелаге. **57.** Порт во Франции. **62.** Внутренняя продольная часть здания. **64.** Мыс на востоке острова Хонсю.



Ответы на кроссворд за 5 сентября

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:
1. Шашка. **5.** Геохимия. **11.** Танбур. **13.** Чадо. **14.** Ютурна. **16.** Уширение. **19.** Перманент. **21.** Чадан. **22.** Ястык. **23.** Лось. **24.** Козни. **27.** Мини... **28.** Жюри. **29.** Лосьон. **31.** Монро. **35.** Стена. **36.** Ардорф. **37.** Царь. **38.** Биса. **40.** Еноха. **43.** Ферт. **44.** Пегас. **47.** Улово. **49.** Диковинка. **53.** Ливенгуд. **55.** Фимиам. **56.** Крон. **57.** Ржанка. **58.** Анакруса. **59.** Таска.

ПО ВЕРТИКАЛИ:
1. Шлюп. **2.** Штур. **3.** «Кармен». **4.** Анна. **5.** Грунт. **6.** Очи. **7.** Харч. **8.** Идеалист. **9.** Мондоньедо. **10.** Ясень. **12.** Баня. **15.** Тело. **17.** Штыб. **18.** Иасион. **20.** Есырь. **24.** Кума. **25.** Зондировка. **26.** Ижора. **27.** Мосье. **30.** Нана. **32.** Орбели. **33.** Ростверк. **34.** Табак. **39.** Леду. **41.** Неимка. **42.** Хака. **43.** Фулла. **45.** Гидра. **46.** Софа. **48.** Онор. **50.** Винт. **51.** Ниас. **52.** Амба. **54.** Гну.

ГУДОК 12+
Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетельство ПИ № ФС77-19219.
Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Роспрофжел. Индекс 50019
http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info
E-mail: gudok@css-rzd.ru
Главный редактор: А.С. Ретюнин
Заместители главного редактора: В.В. Поляков, М.Н. Волкова
Ответственный секретарь – руководитель отдела выпуска: М.А. Лобов
Выпускающие редакторы: М.В. Малюшкина, Е.В. Агадулин
Редакторы отделов: Т.С. Андреева (эксплуатационной работы транспорта), В.К. Тишко (культуры и спорта), О.А. Лариохина (информации, социальной политики и писем), С.Ю. Черешнев (экономики и бизнеса)
Старший советник главного редактора: В.В. Запевалов | *Политический обозреватель:* О.Б. Соломонова | *Научный обозреватель:* А.В. Стрельцов
Арт-директор: К.И. Левченко
Номер вёл М.А. Лобов.
Телефоны отделов редакции: эксплуатации (499) 753-49-73|науки (499) 753-49-68|бизнеса (499) 262-91-44|информации, социальной политики и писем (499) 753-49-72, (499) 753-49-87|специальных корреспондентов (495) 983-08-18|культуры и спорта (499) 753-49-77|фотослужба (499) 262-90-52|региональный (499) 262-58-69|справочно-библиографический (499) 753-49-67|производственный (499) 262-90-25, (495) 624-56-07 (факс)|бухгалтерия (499) 262-99-34|секретариат (495) 983-08-18, (499) 262-26-53, (499) 262-15-56, (495) 624-45-16 (факс). *Телефон доверия «Гудка»:* (800) 555-02-62 (бесплатный).
Телефоны собственных корреспондентов: Иркутск (3952) 64-30-29|Калининград (4012) 58-65-82|Москва (499) 262-18-66|Н.Новгород (8312) 48-46-74|Новосибирск (383) 229-44-87|Ростов-на-Дону (863) 259-55-25|Самара (846) 303-49-97|Санкт-Петербург (812) 457-69-45|Саратов (8452) 41-66-64|Хабаровск (4212) 77-80-29|Челябинск (351) 268-41-09|Ярославль (4852) 79-39-13.
Рукописи не рецензируются и не возвращаются|При перепечатке ссылка на «Гудок» обязательна.
Набрано и свёрстано в РИЦ газеты «Гудок»
Выход в свет: 6 сентября 2016 года
Номер: 155 (26060)|*Тираж:* 137465 экз.
Электронная версия газеты рассылается на 150965 электронных адресов
Время подписания в печать по графику: 19.30
фактически: 20.20
Цена свободная
Адрес редакции: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066
Отпечатано: ЗАО «Полиграфический комплекс «Экстра М»|143400 Московская обл., Красногорский район, п/о Красногорск-5, а/м «Балтия», 23 км|Заказ № 16-08-00498|Печатается в Москве, Апатитах, Архангельске, Астрахани, Барнауле, Батайске, Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Казани, Калининграде, Кемерове, Красноярске, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Оренбурге, Петропавловске (Республика Казахстан), Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Соликамске, Сыктывкаре, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.
Издатель: ОАО «Издательский дом «Гудок»|*Генеральный директор:* Е.С. Мельникова
Заместитель генерального директора: С.Ф. Шатковский
Коммерческий директор: Н.А. Софронов
Тел.: (499) 753-49-62. Welcome@gudok.ru
Отдел распространения: (499) 262-89-69, (495) 624-52-37 (факс)
Материалы с рубрикой, набранной *Таким шрифтом*, – на правах рекламы.
Информация о Генеральном партнере – НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» – в рамках конкурса «Доска почета» размещается на правах рекламы
Адрес издательства: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066