

6 апреля 2015 года Тираж
понеделник 179674
№ 56 (25725) экземпляра

ГУДОК



Выходит www.GUDOK.RU
с 23 декабря WWW.GUDOK.INFO
1917 года GUDOK@CSS-RZD.RU

ЕЖЕДНЕВНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ГАЗЕТА

ОТ РЕДАКЦИИ

Ремонт по предписанию
Осталось совсем немного времени до начала летних путевых работ. Подготовка идёт на всех дорогах. Эта кампания будет непростой, даже несмотря на то, что план путеремонтных работ меньше, чем в прошлом году: планируется оздоровить всеми видами ремонта 5 тыс. км пути вместо 6,3 тыс. км.

Тревожные звоночки уже звучат. В ноябре прошлого года Ульяновская транспортная прокуратура подала иск в суд о возложении на ОАО «РЖД» обязанности по проведению среднего и капитального ремонтов пути на Ульяновской и Дмитровградской дистанциях пути. Там на отдельных участках ремонт просрочен от 1 до 10 и более лет. А в феврале этого года Могочинская транспортная прокуратура Забайкальского края подала иск в суд с предписанием отремонтировать более 13 км железнодорожных путей на главном ходу Транссиба. Как выяснилось, на Амарзской дистанции пути есть отрезок колеи, на котором последний капитальный ремонт проводился в 1991 году.

На такие сигналы нельзя не реагировать. Но компания находится сегодня в сложных условиях: к недостатку финансовых средств добавляется рост цен на материалы верхнего строения пути. Поэтому надо использовать эффективно и деньги, и материалы.

Необходимо проверить, поставлена ли на линейку готовности путевая техника, укомплектованы ли дистанции кадрами и обладают ли путейцы и их командиры необходимыми компетенциями. Мотивация – тоже немаловажный фактор летней путевой кампании. Нужно позаботиться и о том, где будут жить путейцы на перегонах: привести в порядок вагоны-бытовки и обеспечить бригады рабочим инструментом и спецодеждой. Ну и, конечно же, согласовать графики ремонтных работ.

Подготовимся хорошо к летней путевой кампании – хорошо её и проведём.

ЦИФРА ДНЯ

5,6 млн

тонн грузов составили объёмы контейнерной погрузки на сети дорог с начала года. Это на 0,5% больше, чем в 2014 году.

БЛИЦ

В марте пассажирские поезда по Забайкальской шли без задержек



ВАЛЕРИЙ ЗУБКОВ, первый заместитель начальника Забайкальской дороги

– В прошлом месяце дорога выполнила график движения пассажирских поездов на 99,9% и вышла на первое место в общесетевом рейтинге по этому показателю. За счёт чего удалось добиться такого результата?

– Был разработан график отмены неграфиковых предупреждений, более 600 за четвёртый квартал 2014 года и первый квартал 2015-го, в первую очередь на подходах к станциям посадки-высадки. Кроме того, сняли инфраструктурные ограничения при пропуске поездов в нестандартных ситуациях, в частности по неправильному пути, по которому осуществляется движение поездов в направлении, противоположном специализированному.

В первом квартале сокращено количество отказов технических средств по службам пути, сигнализации, централизации и блокировки, энергоснабжения и локомотивному хозяйству. Пересмотрена и реализуется технология предоставления «окна». С учётом минимизации потерь по пропуску пассажирских поездов без сокращения времени предоставления «окна».

» **Сокращено количество отказов технических средств по службам пути, СЦБ, энергоснабжения и локомотивному хозяйству**

Кроме того, на дороге разработана специальная программа. С её помощью диспетчерский аппарат участвует в работе в нестандартных ситуациях. И это в том числе позволяет более качественно планировать и регулировать движение пассажирских поездов.
– В чём особенности программы и как проходит обучение?

– В основе программы – система ГИД «Урал», в которой симитированы отказы технических средств или введена пометка о сходе подвижного состава. То есть это тренажёр, который создаёт условия нестандартной ситуации. Например, поездной диспетчер, получив информацию о сходе, должен оперативно организовать пропуск поездов, расставить

их на ближайших станциях, организовать работу восстановительных средств. Всё это он отображает на графике исполненного движения в системе ГИД «Урал» в течение технического занятия. Затем руководитель принимает экзамен, рассматривает график, выявляет ошибки. Причём для каждого диспетчерского

участка разработаны свои билеты и свои задания.

– Как планируете выполнять график движения пассажирских поездов в период путеремонтной кампании, когда будут проводиться длительные «окна»?

– Безусловно, работа одновременно в три закрытия несёт определённые риски – в графике движения как пассажирских, так и грузовых поездов.

Поэтому для работы в условиях закрытых перегонов предусмотрен вариантный график пропуска пассажирских поездов. Он подразумевает при формировании пакетов поездов (два или несколько попутно следующих поезда, находящихся одновременно в движении на межстанционном перегоне и разграниченных не менее чем одним проходным сигналом. – **Ред.**) увеличение времени нахождения пассажирского поезда на полигоне дороги. Но при этом график приёма и передачи их по стыкам должен быть выполнен.

Беседавал Сергей Донцов

ПРИГОРОД

Институт согласования

Правительство берёт на себя урегулирование разногласий между регионами и ОАО «РЖД»



Вернуть пригородный вопрос регионам решено примерно через три года

Федеральная служба по тарифам будет наделена функциями, которые позволят достичь компромисса в финансовых вопросах между субъектами Федерации и пригородными пассажирскими компаниями – «дочками» ОАО «РЖД». Это даст время для подготовки более устойчивой модели пригородного движения.

Как пояснил в ходе Всероссийского совещания ФСТ, посвящённого итогам деятельности и основным задачам ведомства на 2015–2016 годы, вице-премьер Аркадий Дворкович, правительство столкнулось с неспособностью регионов и ОАО «РЖД» найти сбалансированное компромиссное решение при тарифном регулировании пригородных перевозок.

«Поэтому мы были вынуждены вернуться к принятию решений на федеральном уровне, – говорит вице-премьер. – Я надеюсь, что это всё-таки временное решение на среднесрочную перспективу. Мы должны урегулировать эту сферу и в дальнейшем вернуться к полномочиям регионов, которые они смогут осуществлять, поскольку именно они отвечают за общественный транспорт и пригородное железнодорожное сообщение».

По мнению Аркадия Дворковича, это займёт примерно три года, но все необходимые решения и методики должны быть разработаны в ускоренном порядке.

>Окончание2

ИННОВАЦИИ

Интеллектуальные системы повышают эффективность управления отраслью

Сотрудничество ОАО «РЖД» с РФФИ приносит практическую пользу. Об этом сообщил начальник Центра инновационного развития компании Александр Корчагин на прошедшей в ПГУПС конференции «ИнтеллектТранс».

По его словам, за последние четыре года Российский фонд фундаментальных исследований и ОАО «РЖД» выделили в равных долях в общей сложности 560 млн руб. на разработку 81 научного проекта. Причём 25 из них эксперты уже рекомендовали для дальнейшего использования. В данной программе участвуют как отраслевые вузы и научные организации, так и академические институты.

Среди направлений исследований – интеллектуализация процессов управления и информационного обеспечения на железнодорожном транспорте, спутниковые технологии мониторинга инфраструктуры, поиск энергоэффективных решений, ресурсосбережение и экология, модернизация подвижного состава и др. Полученные результаты найдут применение при проектировании и строительстве высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Казань.

По мнению Александра Корчагина, взаимодействие с РФФИ нужно продолжать, однако практика проведения конкурсов ориентированных фундаментальных исследований показала необходимость включения в состав творческих коллективов, выпол-



На полигоне успешно испытали платформу для перевозки контейнеров методом левитации

няющих работы, представителей научных институтов и университетов железнодорожного транспорта. Это позволит полнее реализовывать накопленный отраслевыми учёными опыт при разработке различных инновационных проектов, в том числе такого актуального, как «Высокоскоростной интеллектуальный железнодорожный транспорт».

Реализация предлагаемой ОАО «РЖД» технологической платформы в среднесрочной перспективе позволит обеспечить скорость железнодорожного сообщения до 400 км/ч на основе внедрения самых передовых инновационных разработок в области управления движением, создания и эксплуатации объектов инфраструктуры. А в долгосрочной перспективе поможет создать новый вид грузового транспорта, основанного на принципах магнитной левитации с использованием эффекта сверхпроводимости.

БЕЗОПАСНОСТЬ

Ищем не виновника, а причины произошедшего



ШЕВКЕТ ШАЙДУЛЛОВ, вице-президент – начальник Департамента безопасности движения ОАО «РЖД»

– Шевкет Нургулиевич, стратегическим направлением деятельности ОАО «РЖД» является повышение надёжности и обеспечение гарантированной безопасности перевозочного процесса. За счёт чего это достигается?

– Целевой показатель уровня аварийности, который установлен Транспортной стратегией России до 2030 года, по итогам прошлого года выполнен за счёт консолидации участников транспортного рынка, государства и общества. На путях общего пользования были приняты системные меры, которые, в принципе, и стали ключевыми. В первую очередь к таковым я отнёс бы формирование правовых основ деятельности участников транспортного рынка через актуализацию нормативно-правовой базы в области безопасности на железнодорожном транспорте. Во-вторых, это приведение объектов инфраструктуры и подвижного состава к требованиям ПТЭ, с чёткими и понятными правилами допуска на инфраструктуру. И, наконец, отмечу внедрение системы менеджмента безопасности движения (СМБД) в холдинге «РЖД», которая в своей основе опирается на инструменты риск-менеджмента и принципы культуры безопасности движения. А генеральным нашим направлением стала реализация стратегии обеспечения гарантированной безопасности и надёжности перевозочного процесса в холдинге. Кстати, вопросы строительства и развития СМБД закреплены в решениях итогового управления, особое внимание им уделяет лично президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин.

– Каковы основные составляющие и направления развития этой системы?

– Если в общем виде, то основные её составляющие – это ресурсы, организационная структура, нормативная база и соответствующие процессы управления.

>Окончание4

АНДРЕЙ СТРЕЛЬЦОВ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
ФОТО АВТОРА

ФОТОФАКТ



В Санкт-Петербургском государственном университете прошла VIII сессия Общественно-педагогического форума «Промышленность в России: традиции и вызовы нового времени». Обсуждались вопросы профориентации, роли СМИ в формировании общества, государственной политики в области образования. Выступая на сессии, сопредседатель форума, президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин подчёркивал важность повышения уровня образования и возрождения традиций. «У нас много говорится о необходимости повышения конкурентоспособности страны и экономики. Я считаю, что ключевым элементом повышения конкурентоспособности является грамотный, образованный человек», – отметил Владимир Якунин.

СЕРВИС

В Крым по единому билету

Со 2 апреля в железнодорожных кассах по всей стране началась продажа единых билетов в Крым. Как и в прошлом году, пассажиры, отправляющиеся на остров, смогут составить свой маршрут и оформить билет сразу на все виды транспорта, которыми воспользуются в пути.

Поездом до Анапы или Краснодара, затем – через паромную переправу или катамараном до портов Крыма, а дальше – автобусом до нужного города на полуострове. Такой путь можно проделать начиная с 30 апреля по единому билету. Все рейсы согласованы по времени прибытия и отправления так, чтобы пассажирам не пришлось терять время в ожидании пересадки. Как сообщили в ОАО «РЖД», организована также служба поддержки пассажиров с багажом.

Продажа единых билетов, так же как и обычных, будет производиться за 45 суток до отправления поезда. А оформление посадочного талона для пересадки с одного вида транспорта на другой заканчивается за сутки до пересадки. Поездка из Анапы или Краснодара в города Крыма обойдётся пассажиру от 460 до 700 руб. в зависимости от дальности маршрута.

Оплатить поездку можно как наличными средствами, так и банковской картой. Однако оформление проездных документов производятся только в билетных кассах, через Интернет единый билет не продаётся.

Опыт прошлого года показал, что такая услуга очень востребована пассажирами. За период продаж в 2014 году было оформлено около 350 тыс. единых билетов в Крым.

Наталья Цыплева

ПРИГОРОД

Институт согласования

>Начало|1

Глава ФСТ Сергей Новиков объяснил, что сейчас идёт процесс определения и внесения в законодательство необходимых норм. Но общая схема будет сводиться к тому, что ФСТ совместно с Минтрансом смогут вмешаться в процесс финансового спора о выпадающих доходах и размерах тарифов, если согласие между ППК и субъектом Федерации не будет достигнуто. При этом субъекту может быть предоставлена информация о расходах на пригород РЖД, которая есть в ФСТ. А они, в свою очередь, составляют 60–70% от расходов пригородных компаний.

«Мы будем обязаны вмешаться на этапе до принятия решения и провести работу, которая приведёт к тому, что решение будет принято», – заявил Сергей Новиков.

По итогам прошлого года ППК получили 6,4 млрд руб. убытков, которые не были компенсированы регионами. В начале этого года после вмешательства в ситуацию президента Владимира Путина правительство приняло меры по стабилизации финансовой ситуации ППК. В частности, вернул льготный коэффициент 0,01 по расходам на инфраструктуру, ввело нулевую ставку НДС. Также принято решение о передаче имущества РЖД, которое сейчас находится в аренде, самим компаниям.

«Необходимость таких решений была спровоцирована конфликтами между субъектами и пригородными компаниями», – говорит начальник Центра по корпоративному управлению пригородным комплексом ОАО «РЖД» Алексей Белякин. – Субъекты завышают плановый объём перевозок, в результате чего якобы у ППК должны появиться дополнительные доходы. Также они не принимают необходимых расходов перевозчиков. Регуляторы становятся «экспертами» даже в том, сколько требуется охранников и работников для пригородных перевозок, хотя у ППК есть чёткие требования к безопасности движения».

Алексей Белякин полагает, что выполнение решения о передаче имущества РЖД в пригородные компании развеет миф о непрозрачных и завышенных ставках, устанавливаемых материнской компанией.

Сергей Плетнёв

ПЕРЕВОЗКИ

Стабильное направление

Ритмичной переработке грузов помогут модернизация инфраструктуры и технологические решения



Направление в адрес портов Ванино сегодня наиболее востребовано грузоотправителями

Припортовая станция Ванино (Хабаровский край), по прогнозам, более чем на 5% должна в текущем году увеличить переработку грузов. Для улучшения взаимодействия с грузополучателями здесь принимают меры технического характера.

Устойчивый рост грузооборота наблюдается в Ванино в течение последних пяти лет. В 2009-м выгрузка и погрузка на станции составили 12,9 млн тонн, в 2014-м почти вдвое больше – 24,8 млн. Планируется, что в этом году Ванино переработает 26,2 млн тонн различных грузов.

По словам начальника станции Виктора Дашутина, увеличение происходит за счёт перевозок в адрес ЗАО «Дальтрансуголь» (ДТУ) и ОАО «Ванинский морской торговый порт». Так, в прошлом году перевалка угля для ДТУ выросла на 45% по сравнению с 2012-м – с 11,8 млн до 17,1 млн тонн. В 2015-м терминал, как ожидается, примет на 1 млн тонн больше.

Направление в адрес портов Ванино сегодня наиболее востребовано среди грузоотправителей, отметил начальник Дальневосточной дороги Михаил Заиченко. И в отличие от терминалов Приморского края, грузооборот которых в последнее время подвержен колебаниям, здесь объём работ более стабилен.

На станции принимают меры для ритмичного взаимодействия с грузополучателями, рассказал Виктор Дашутин. Не так давно 28-й вытяжной путь удлинен со 170 м до 447 м, благодаря чему можно подавать сразу 30 условных вагонов вместо десяти. «После удлинения пути количество подходов к пути неизбежно пользования сократилось с десяти до трёх», – уточнил Виктор Дашутин.

Кроме того, на 19–30-м путях сортировочной системы парка Токи уложены устройства для предупреждения самопроизвольного выхода подвижного состава на маршруты следования поездов. Это позволило параллельно выполнять операции по пропуску маршрутов на станцию неизбежного пользования Терминал (входит в состав производственного комплекса ДТУ) без остановки работы сортировочной горки и, как следствие, поднять переработку вагонов.

Ещё одна мера связана с ускорением в парке Токи освобождения стрелочных горловин. Они за-

гружены на 100%, но, изменив схему управления входными сигналами светофоров при пропуске составов по 2, 5, 7 и 9-му путям, удалось сократить простои.

Принимаются и технологические решения. Так, чтобы в ожидании обработки перевозочных документов адресованные ДТУ маршруты не простаивали долго, на станции Терминал организовали дополнительное рабочее место оператора технической конторы.

В этом году, отмечают в Дальневосточной дирекции управления движением, дороге предстоит напряжённая работа: эксплуатационный грузооборот ДВЖД должен вырасти на 2,9% к уровню 2014 года. При этом план по модернизации верхнего строения пути увеличился на 47% по сравне-

Прорабатывается вопрос формирования в Ванино длинносоставных поездов

нию с прошлогодним. Основная нагрузка придётся на участок Архара – Хабаровск, а также Комсомольск-на-Амуре – Ванино. Для изыскания резервов в движении прорабатывается вопрос формирования в Ванино длинносоставных поездов с порожними вагонами, в том числе с возможностью их пропуска без переработки по станции Комсомольск-сортировочный.

Кроме того, расширяется практика использования подвижного состава под двудвонными операциями с экспедитором ООО «ТрансВаниноКарго». После выгрузки в Ванинском порту полувагонов с углем часть из них идёт под обратную погрузку импортного глинозёма, который принимается к перевозке в специальных биг-бэгах и мягких вкладышах. «Это исключает непроизводительный пробег порожних вагонов в адрес станции Ванино. При этом высвобождается одна пара поездов», – отметил Виктор Дашутин.

Павел Усов, сов. корр. «Гудка»
Хабаровск

ПЕРСПЕКТИВЫ

Оператор готовится к старту

В течение года Белорусская железная дорога и АО «Казахстан темир жолы» внесут в уставный капитал Объединённой транспортно-логистической компании все активы, связанные с перевозкой грузов в контейнерах.

Об этом рассказал президент ОАО «ОТЛК» Пётр Баскаков на сетевом совещании в Нижегородской области.

«В ноябре завершился первый этап формирования ОТЛК, – напомнил он. – В её уставный капитал внесли акции ОАО «ТрансКонтейнер» и ОАО «РЖД Логистика». Сейчас второй этап: в течение года будут оценены и внесены в уставный капитал активы казахстанских и белорусских железных дорог, связанные с перевозкой грузов в контейнерах».

По словам Петра Баскакова, в середине года компания начнёт полномасштабную деятельность. «Сейчас идёт подготовительная работа: обсуждают-

ся модель компании, единые технология и IT-система, система продаж. Мы объединяем не только активы, но и технологию, беря от них лучшее из наработанного, чтобы повысить конкурентоспособность и снизить издержки всей логистической системы. Цель – сделать услуги привлекательнее для клиентов».

Участники совещания обсудили стратегию ОТЛК, оптимальное построение бизнес-модели, производственных систем, функций и штатов. Во встрече участвовали и компании, которые не попали в орбиту ОТЛК, однако являются

её партнёрами по бизнесу. «Сегодня важно определить общие параметры грузоперевозок. Их технологии в России, Казахстане и Белоруссии отличаются, не сложилось пока единое ценообразование. Требуется и единый центр управления вагонным парком. Это даст возможность предоставлять качественный сервис не только клиентам трёх стран, но и Европе, и Китаю, которые будут пользоваться нашими возможностями», – сказал «Гудку» вице-президент логистической компании «Кедентранссервис» (Казахстан) Юрий Сукманов.

Николай Морохин

СПРАВКА «ГУДКА»

ОАО «ОТЛК» было создано в прошлом году. Его учредителями стали ОАО «РЖД», Белорусская железная дорога и АО «Казахстан темир жолы». Компания призвана сыграть серьёзную роль в формировании Единого экономического пространства, в интеграции и развитии экономики России, Белоруссии и Казахстана. Оператор должен в итоге объединить инфраструктурные активы трёх стран, предоставлять услуги перевозок в контейнерах и крытых вагонах, а также импорта и транзита через ЕЭП.

ТУРИЗМ

На экскурсию в Казань

На майские праздники столица Татарстана примет пять туристических поездов из Москвы, Санкт-Петербурга, Нижнего Новгорода, Самары и Екатеринбурга.

Поезд отправится из Самары вечером 1 мая, в субботу утром прибудет в Казань и вечером того же дня тронется в обратный путь.

Как рассказал заместитель генерального директора ООО «РЖД Тур» по развитию Александр Львов, в его составе 12 комфортабельных купейных вагонов. Стоит тур в среднем 6,5 тыс. руб. В эту сумму, помимо оплаты проезда, входит стоимость транспортно-экскурсионного обслуживания, входных билетов в Казанский кремль, завтрака и обеда.

В столице Татарстана туристы посетят культурные места: падающую башню Сююмбике, мечеть Кул-Шариф, Губернаторский дворец, Благовещенский собор и другие архитектурные памятники на территории Казанского кремля. Интересен и выбор программ автобусных обзорных экскурсий: Старо-Татарская слобода, Азимовская мечеть, парк Тысячелетия, ресторано-развлекательный комплекс «Туган авылым» («Родная деревня»), Крестовоздвиженская церковь с чудотворной Казанской иконой Божией Матери, Петропавловский собор.

Организация туристических поездов в Казань – совместный проект Госкомитета Республики Татарстан по туризму и ООО «РЖД Тур», а маршрут Самара – Казань считается одним из самых



Билеты в Казанский кремль включены в стоимость тура

востребованных туристами в Приволжском федеральном округе. В железнодорожных путешествиях туристов, по мнению руководителя департамента туризма Самарской области Михаила Мальцева, привлекают комфорт поездки в современных вагонах, удобное время прибытия и отправления. К тому же из-за ночного переезда не требуется гостиница. «В ходе экскурсионной программы в субботу туристы получают максимум впечатлений и положительных эмоций, а утром в воскресенье возвращаются домой», – отметил Михаил Мальцев.

Следующие туристические поезда отправятся в столицу Татарстана 30 июля и 1 августа. Туристы смогут побывать на состязаниях чемпионата мира по водным видам спорта, посетила заместитель председателя Государственного комитета Республики Татарстан по туризму Екатерина Барабанова. Билеты будут включены в стоимость тура.

Всего Куйбышевская дорога и ООО «РЖД Тур» планируют организовать в 2015 году не менее 26 туристических маршрутов из Самары по наиболее востребованным направлениям. «Разработаны уникальные маршруты в Казань, Волгоград и Москву, приуроченные к 70-летию Победы в Великой Отечественной войне, а также посвящённые Году литературы – в Пензу, Псков, Великий Новгород и другие города», – рассказал заместитель начальника Куйбышевской дороги Сергей Блохин.

Дмитрий Попов, сов. корр. «Гудка»
САМАРА

РАЗВИТИЕ

Порт утрит оборот

На Сахалине стартует проект модернизации береговых сооружений паромного сообщения в морском торговом порту Холмск.

По информации заказчика работ – ФГУП «Росморпорт», в 2015 году будет подготовлена соответствующая проектная документация и уже прорабатывается вопрос дноуглубления.

Ранее были завершены изыскательские и проектные работы по реконструкции входных молвов. После завершения программы развития портовой инфраструктуры, рассчитанной до 2020 года, и приобретения новых паромов Холмский порт сможет в три раза увеличить объёмы автомобильно-железнодорожных паромных перевозок. В настоящее время по линии Ванино – Холмск ежегодно перевозится порядка 1 млн тонн грузов.

В перспективе – развитие портовых мощностей в Корсакове, Невельске, Шахтёрске, Бошнякове. По окончании реконструкции сахалинских портов они смогут обработать до 7 млн тонн различных грузов в год, сообщается в областном министерстве транспорта и дорожного хозяйства.

Павел Усов, сов. корр. «Гудка»
ХАБАРОВСК

АКЦИЯ



70 поездов – к 70-летию Победы!

На 3 апреля 2015 года в акции с момента её начала приняло участие	5945 человек
Всего в рамках акции было проведено	1610 поездов
Общая сумма перечисленных средств на 3 апреля составила	10,6 млн руб.

КАДРЫ

УКРАИНА-2015

Будущее за универсалами

Компании нужны машинисты с правами управления на тепловозы и электровозы

На Октябрьской дороге началась подготовка универсальных локомотивных бригад.

«Потребность в машинистах и помощниках, способных управлять тепловозами и электровозами, возникла в связи с необходимостью более эффективно регулировать рабочее время и время отдыха локомотивных бригад, – рассказал «Гудку» заместитель начальника Октябрьской дирекции тяги по кадрам и социальным вопросам Александр Кузьмин. – Локомотивщики, умеющие работать сразу на двух видах тяги, помогут уйти как от сверхурочных часов работы, так и от недоработок».

Объём тонно-километровой работы в тепловозном и электровозном движении постоянно меняется в зависимости от изменения грузопотоков, от падения или роста перевозок на том или ином направлении, от проведения ремонтных «окон», от сезона и даже прихоти погоды. К примеру, на снегоборьбу обычно выделяются тепловозные бригады. Однако этой зимой на ОЖД снега практически не было, и тепловозников – имей они вторые права – можно было бы использовать на электровозах.

Сегодня в штате Октябрьской дирекции тяги 20% всех машинистов и 14% помощников имеют двойные свидетельства, полученные при переходе с одного вида тяги на другой. Однако их количества недостаточно. «На магистрали несколько эксплуатационных локомотивных депо, работающих с разными видами тяги, например Волховстрой, Санкт-Петербург-Финляндский, Санкт-Петербург-Варшавский, и именно для них мы начинаем готовить универсальные бригады, – отметил Александр Кузьмин. – А в связи с открытием порта Усть-Луга ведётся электрификация направления Гатчина – Лужская, и для обеспечения грузовых перевозок электротягой без увеличения штата планируется переобучить 45 машинистов тепловоза, работающих в Санкт-Петербург-Варшавском депо».

Переобучение осложняется тем, что машинист тепловоза, никогда не работавший в другом виде тяги, должен сначала получить свидетельство помощника машиниста электровоза и лишь затем обучаться на машиниста. Вместе с обкаткой цикл переквалификации составляет четыре года и два месяца. Между тем программа подготовки машинистов-универсалов с нуля рассчитана на три года и семь месяцев. Так что обучать бригады сразу на два вида тяги компании выгоднее, нежели потом доучивать уже готовых тепловозников или электровозников. На ОЖД решили пойти преимущественно этим путём: здесь намерены подготовить до конца года 283 помощника машиниста с двумя правами, после чего начнётся их обучение на машинистов-универсалов.

На Октябрьской подчёркивают, что идея подготовки универсалов была активно поддержана бригадами. Ведь, скажем, помощник машиниста за универсальность получает надбавку к тарифной ставке. И вообще на локомотивщика-универсала на сети всегда большой спрос, и в случае ниже-



Идея подготовки универсалов была активно поддержана локомотивщиками Октябрьской дирекции тяги

няя объёмов работы возможное сокращение штата коснётся его в последнюю очередь. «Потребность в универсалах есть всегда, особенно на тех направлениях, где периодически изменяются размеры движения, – подтвердил начальник отдела организации работы локомотивных бригад Северной дирекции тяги Андрей Тихомиров. – Возьмём депо Малошуйка. Если на электровозном ходу, который оно обслуживает, увеличивается грузопоток, то мы должны перевести часть бригад из хо-

На локомотивщика-универсала на сети всегда большой спрос

зяйственного движения в грузовое – пересадить их с тепловозов на электровозы. Вот тут-то и возникает спрос на универсалов. Они дают возможность быстрого кадрового маневра – не нужно переучивать бригады на другой вид тяги или искать их в другом месте».

Практика командировок из других депо, по его словам, не всегда эффективна: на подбор людей, их передислокацию, обкатку на новом для них участке нужно время. Бывает так, что переброшенные бригады наконец-то готовы приступить к работе, а поездопоток уже снова изменился, и их приходится отправлять обратно. «Так что универсалов хорошо бы готовить заранее, – резюмировал Андрей Тихомиров. – Особенно востребованы они в электровозных депо, где работают и тепловозники,

заниятые в подсобно-вспомогательной деятельности (маневровая работа, хозяйственная, управление снегоборочной техникой). Таковы на СЖД, кроме Малошуйки, депо Ярославль-Главный, Лоста, Буй, Шарья, Обозерская, Няндама».

Впрочем, решение готовить универсалов принято далеко не везде. Те же северяне, например, пока не пошли на эту меру. «Обучение машинистов сразу на два вида тяги у нас сейчас не практикуется, – сообщила начальник отдела управления персоналом Северной дирекции тяги Оксана Диева. – Возможно, начнём готовить универсалов в следующем году, если будет такая необходимость. Сейчас на дороге работают машинисты и помощники, последовательно обучившиеся управлять тепловозом и электровозом, но их немного».

В Дирекции тяги – филиале ОАО «РЖД» «Гудку» пояснили, что программа подготовки машинистов сразу на два вида тяги универсальна для всей сети. Но это лишь примерная схема, которая конкретизируется в региональных учебных центрах, исходя из местных условий и потребностей. «Нужно стремиться, чтобы все машинисты и помощники были универсалами, – резюмировала ведущий инженер по подготовке кадров отдела развития и управления персоналом дирекции Елена Гладких. – Правда, в некоторых депо, а то и дирекциях (например, в Калининградской) есть только тепловозное движение. Зачем тратить время и деньги на обучение тепловозников управлению электровозом? Хотя в будущем мы придём к тому, что будем всех учить сразу на два вида тяги по единой программе. Такой профессионал при необходимости сможет без труда перейти работать на любой участок сети».

Игнат Вьюгин

Умножение миссий

Члены «нормандской четвёрки» вернутся к обсуждению идеи развёртывания на Украине миротворческих сил, заявил президент страны Пётр Порошенко. По его словам, в ближайшее время министры иностранных дел Германии, Франции, России и Украины обсудят формат миротворческой миссии. При этом введение миротворцев ООН не означает сворачивание миссии ОБСЕ. «Миротворцы должны стоять не только на линии соприкосновения, но и на границе, а ОБСЕ – проверять соблюдение выполнения Минских договорённостей», – подчеркнул украинский лидер.

Ранее в МИД России сообщили, что сроки очередной встречи «нормандской четвёрки» на уровне глав МИД пока не известны.

Стёрли грани

Стремление Киева уравнивать коммунизм и нацизм идут вразрез с международным правом и решениями Нюрнбергского трибунала, сказал уполномоченный МИД России по вопросам прав человека, демократии и верховенства права Константин Долгов в ответ на инициирование украинским кабинетом законопроектов об осуждении коммунистического и нацистского тоталитарных режимов в стране, запрете их пропаганды. «Обращаемся к парламенту принять эти законы и запретить коммунистическую и нацистскую идеологии как братьев-близнецов, которые являются идеологиями против человечности», – сказал, в частности, премьер-министр страны Арсений Яценюк. Верховная рада планирует сделать это до 9 мая.

Сценарий экономик

Правительство Украины утвердило проект основных направлений бюджетной политики на 2016 год, в котором содержится прогноз макроэкономических показателей развития страны. Согласно документу, номинальный ВВП страны в следующем году ожидается на уровне 2,106 трлн гривен (около \$90,4 млрд по текущему курсу Национального банка страны), рост реального ВВП предполагается на уровне 2%. Ожидаемая инфляция в 2016 году – на уровне 9%, индекс цен производителей – 12%, безработица – 9,9%. Курс гривны к доллару в 2016 году, по прогнозам кабинета, составит 22,5 гривны за \$1.

Фигурант по делу

Гендиректор государственного угледобывающего предприятия «Красноармейскуголь» взят под стражу. Как сообщает прокуратура Донецкой области (предприятие расположено в районе Донбасса, подконтрольном силовикам), в отношении Юрия Сальникова расследуется уголовное дело по статье «присвоение, растрата имущества или завладение им путём злоупотребления служебным положением». По информации украинских СМИ, ранее руководитель под натиском протестующих шахтёров, требовавших погашения долгов по зарплате, написал заявление об уходе с занимаемой должности. На четырёх шахтах «Красноармейскугля» добывается около 1 млн тонн угля в год, число сотрудников госпредприятия – порядка 9,5 тыс. человек.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

ЗАБОТА

Приём до последнего пациента

Передвижной консультационно-диагностический медицинский центр «Терапевт Матвей Мудров» завершил десятидневный рейс по Приморскому краю.

«Поликлиника на колёсах» работала в самых отдалённых посёлках, где помощь узких специалистов наиболее востребована жителями.

В среднем один приём в медицинском поезде длится около 20 минут. За два часа, если нет большой очереди, можно пройти обследование у всех врачей. Впрочем, по словам начальника поезда Алексея Николаева, доктора работают с 9 часов утра и до последнего пациента.

В день «Матвей Мудров» может принять порядка 100–120 человек, но бывает и наплыв до 150. Люди стремятся воспользоваться возможностями передвижного центра, приезжая из окрестных посёлков и деревень на станции, где останавливается поезд.

«Автобус из села Перевозное, где я живу, в райцентр Славянка ходит раз в неделю. Но там основные медицинские услуги платные. «Матвей Мудров» для многих моих односельчан – практически единственный шанс получить бесплатную квалифицированную медпомощь», – рассказала Елена Гребенькова.

В эту поездку качественный медицинский осмотр и консультации получили более 1,5 тыс. приморцев. Чаще всего врачи диагностируют заболевания органов опорно-двигательного аппарата, желудочно-кишечного тракта, сердечно-сосудистой системы. «К большому сожалению, многие пациенты обращаются с болезнями в запущенных и даже тяжёлых формах. Почти 50 человек мы направили на незамедлительную госпитализацию», – сообщил Алексей Николаев.

Из-за дефицита врачей узкой специализации в системе территориальной медици-

ны именно медики поезда «Терапевт Матвей Мудров» своевременно выявляют болезни у многих жителей края, подтвердил вице-губернатор Приморья Павел Серебряков. «Важно взять таких пациентов под контроль и оказать им необходимую медицинскую помощь», – подчеркнул он.

По словам начальника краевого департамента здравоохранения Андрея Кузьмина, в эту поездку врачи не только принимали людей в самом поезде, но и выезжали по предварительным заявкам к пациентам с ограниченными возможностями, а также к ветеранам Великой Отечественной. Как правило, по таким вызовам медики отправлялись после дневной смены. Всего специалисты осмотрели 25 участников войны.

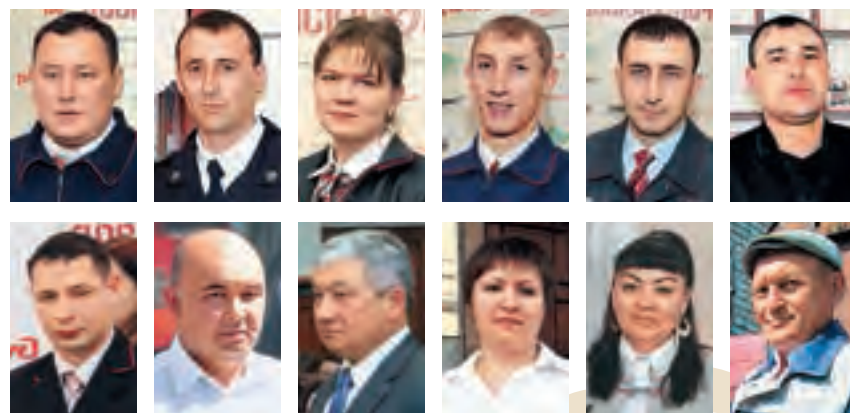
Запланирована аналогичная поездка «Матвея Мудрова» и по Хабаровскому краю.

ПАВЕЛ УСОВ,
СОБ. КОРР. «ГУДОК»
ХАБАРОВСК

ДОСКА ПОЧЁТА



ДОБРОЕ ИМЯ. ДОБРОЕ ДЕЛО. ДОБРОЕ СЛОВО



ОАО «Издательский дом «Гудок» объявляет о проведении IV ЕЖЕГОДНОГО ОТРАСЛЕВОГО КОНКУРСА «ДОСКА ПОЧЁТА».

Мужество и отвага, честность и сострадание, профессионализм и ответственность – все эти качества достойны уважения и признания. Корреспонденты ждут имена героев.

Отправьте информацию по электронной почте: doskapocheta@gudok.ru или сообщите по телефону: **8 (499) 262-58-69**

Все подробности о конкурсе на сайте: <http://doskapocheta.gudok.ru>

Победителей ждут награды

ОРГАНИЗАТОР

Гудок ^{ИД}
издательский дом

Поиск по сайту RDA версия Форум Мероприятия Проекты Видео



НОВОСТИ ТРАНСПОРТ ПОЛИТИКА ЭКОНОМИКА ОБЩЕСТВО КУЛЬТУРА ПРОИСШЕСТВИЯ СПОРТ



ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЕ МАТЕРИАЛЫ, МНЕНИЯ ЭКСПЕРТОВ

Консультанты и эксперты портала – специалисты министерств и ведомств, ведущих российских и зарубежных компаний

www.gudok.ru

16+

реклама

реклама

БЕЗОПАСНОСТЬ

Ищем не виновника, а причины произошедшего

Требования обеспечить безаварийную работу должны соблюдать все участники перевозочного процесса

➤Начало

Среди основных направлений развития – управление безопасностью движения на основе правил и требований к эксплуатации объектов движения, управление операционными процессами и выявление рисков для безопасности, улучшения в управлении инвестициями. И последнее – это мониторинг самой системы, быстрое реагирование на события, предотвращение аварийных ситуаций на ранней стадии их возникновения и развития. Главная цель состоит в том, чтобы безошибочно и эффективно задавать и управлять всеми параметрами, которые относятся к сфере безопасности движения. Хочу также отметить, что все эти задачи и направления подтверждены соответствующей стратегией компании, закреплены в наших документах, а также в руководстве по внедрению СМБД в холдинге.

– Как всё это реализуется на практике, каким формам воздействия уделяется наибольшее внимание?

– Для эффективной работы системы определена модель безопасности движения. Большую роль в ней играет менеджмент ревизии и надзора. Это как раз моя персональная функция ответственности как руководителя аппарата департамента безопасности движения. Здесь нужно говорить не только о качестве технических ревизий и проверок внутри холдинга, но и прежде всего об их адресности и плановости. Главное – добиться эффективности контроля за исполнением принятых по их результатам решений и в конечном итоге блокировать появление тяжёлых транспортных происшествий. Особо отмечу важную роль такого мощного инструмента, как система технических аудитов владельцев процессов на уровне структурных подразделений ОАО «РЖД». Это как раз та зона ответственности, где выстраивается система управления производством в дирекциях, формируются эталонность производственных процессов и корпоративная культура безопасности. В дополнение к этому развивается риск-менеджмент. У нас уже есть соответствующие стандарты и требования, которые позволяют судить об остаточных рисках на путях общего пользования и заниматься вопросами минимизации факторов их проявления.

– Управление какими рисками сегодня особенно важно для компании?

– Прежде всего это риски, связанные с эксплуатацией потенциально опасной продукции заводо-изготовителей. Вспомните болезненную для нас тему брака крупного вагонного литья, в настоящий момент эта опасность локализована. Однако в эту группу рисков сегодня попала рельсовая продукция. Достаточно серьёзный для нас внешний риск связан с работой поездов и профилактикой транспортных происшествий, с теми условиями, которые позволяют их предотвратить. Это высокая зона ответственности и самой компании. К сожалению, кардинальных изменений в этом направлении пока не произошло.

Естественно, нельзя не упомянуть и технологические риски во внутренних производственных процессах нашей компании. К ним прежде всего следует отнести проблемы путевого хозяйства. В связи с этим я хотел бы остановиться на так называемом менеджменте расследования. Недавно изданный приказ Минтранса о порядке проведения служебного расследования транспортных происшествий в принципе направлен не на поиск виновника, а на исследование причинно-следственных связей и принятие мер для снижения повторяемости факторов и их проявления.

– Сегодня, как вы уже отмечали, сохраняется риск использования потенциально опасной продукции и контрафакта. Какие используются способы для борьбы с этим негативным явлением?

– Хочу сразу отметить, что основные условия поставки продукции содержатся в соответствующих договорах, а их выполнение находится в поле зрения нашего Торгового дома и Росжелдорснаба. Те, в свою



В вагонном хозяйстве удалось локализовать риски, связанные с эксплуатацией потенциально опасной продукции

очередь, руководствуются требованиями стандартов и других нормативно-правовых документов. Но дело в том, что качество и надёжность продукции во многом закладываются на этапе её проектирования и изготовления, а предпосылки для отнесения продукции к потенциально опасной выявляются уже в ходе её эксплуатации. Поэтому мы уделяем большое внимание ведению рекламационной работы с заводами-изготовителями и разработке критериев отнесения продукции к потенциально опасной. Соответствующий документ, например, по литью был разработан и введён в действие по поручению за-

везда боковых рам. Серьёзные проблемы, как я уже отмечал, имеются и в том же рельсовом хозяйстве, о чём свидетельствует недавнее происшествие на Забайкальской дороге, когда под проходящим поездом произошёл излом рельса. Основная причина случившегося – качество изготовления, недостаточный контроль на выходе продукции с предприятия. Да, сегодня мы можем положиться на специалистов Центра технического аудита, которые в качестве инспекторов выполняют свои обязанности на заводах. И это приносит свои результаты. Но ответственность за брак должна в полной мере возлагаться на изгото-

➤ Мы заинтересованы, чтобы бизнес развивался, но развивать его надо не только с точки зрения получения доходов, а прежде всего на основе обеспечения гарантированной безопасности

местителя председателя Правительства РФ Аркадия Дворковича. Вы знаете, что достаточно серьёзные проблемы с крупным литьём мы испытали в недавнем прошлом, к сожалению, они даже обернулись трагическими последствиями. Так, на Восточно-Сибирской дороге излом боковой рамы вагонной тележки привёл к гибели локомотивной бригады. А потом была создана площадка, на которой объединились и государство, и перевозчик, и непосредственно изготовитель, да и всё наше железнодорожное общество, и мы эту проблему решили. Нашли те проблемные точки, которые стали достаточным основанием для пересмотра ранее действовавших ОСТов и ГОСТов, касающихся не только изготовле-

вателя. Он должен «вшивать» в производство современные системы менеджмента качества и безопасности, сертифицировать такие системы и через них давать свою гарантию выпускаемой продукции.

– На недавнем форуме «Безопасность на транспорте» руководство Ространснадзора предложило сделать сертификацию безопасности на предприятиях обязательной, причём ввести это на законодательном уровне. Действительно ли без этого нельзя выстроить надёжную систему обеспечения безопасности?

– Конечно, мы заинтересованы, чтобы бизнес развивался, но развивать его надо не только с точки зрения получения доходов, а прежде всего на основе обеспечения гарантированной безопасности. При-

веду простой пример. Казалось бы, такой вид деятельности, как перевозка опасных грузов, сегодня лицензируется, погрузочно-разгрузочные работы лицензируются, самого работника тоже лицензируют. А ремонт вагона, который везёт этот опасный груз, не лицензируется и не подлежит сертификации! Как же так? И это тоже тема для разговора. Но сертификация безопасности – немного другое. Сертификат безопасности обязателен для иностранных перевозчиков на пространстве Таможенного союза. Для остальных участников перевозочного процесса мы предлагаем форму добровольной сертификации безопасности, которую должна принять любая уважающая себя компания, приходящая на инфраструктуру РЖД. Наличие этого сертификата будет означать, что уже идентифицированы возможные риски, выстроена внутренняя система управления безопасностью, что с установленной периодичностью проводится её аудит уполномоченными органами и она совершенствуется.

– Находят ли понимание все эти меры у других участников рынка или добровольно не значит обязательно?

– Важно на законодательном уровне установить обязательные требования к внедрению системы управления безопасностью для организаций и участников перевозочного процесса. Как это сделано, например, в авиации. При этом для всех участников должны быть чётко разграничены требования по обязательному внедрению СМБД и её добровольному применению. Не обойтись и без процедур подтверждения соответствия системы управления безопасностью установленным требованиям со стороны уполномоченных органов, показатели её мониторинга также должны быть установлены на государственном уровне. Мы приглашаем к этой работе всех заинтересованных лиц.

БЕСЕДОВАЛ ОЛЕГ СЕРГЕЕНКО

ДИАГНОСТИКА

Средство от старения пока не найдено

На критический возраст средств неразрушающего контроля указывает анализ, который провели в компаниях ВРК-1 и ВРК-3.

По данным исполняющей обязанности главного инженера ОАО «ВРК-1» Татьяны Колесниковой, 72,5% приборов вихревого токового контроля предприятия уже отработали свой нормативный срок. Гораздо лучше положение с магнитопорошковые и ультразвуковыми комплексами – 46,4% и 36,5% соответственно. Можно ли при этом обеспечить полноценный неразрушающий контроль?

«По данным на 1 апреля этого года, из 970 дефектоскопов около 40% используются на производстве более 10 лет», – доложил главный инженер ОАО «ВРК-3» Андрей Кошкарлов.

Эти и другие острые проблемы обсуждались на заседании координационно-технического совета ОАО «РЖД» по техническим средствам, технологии и методам неразрушающего контроля узлов и деталей подвижного состава и инфраструктуры. Отмечалось, что процесс переоснащения средств контроля и диагностики идёт, но он явно не успевает за их износом. По данным той же ВРК-3, в наш XXI век более 80% боковых рам грузовых вагонов выбраковывается старым визуальным способом.

Нельзя сказать, что отечественным производителям нечего предложить ремонтным предприятиям. На выставке перед началом заседания более 10 компаний продемонстрировали свою продукцию. На стендах красовались миниатюрные, не больше авторучки, ультразвуковые толщиномеры и дефектоскопы, уместающиеся в нагрудном кармане пиджака. Многие из этих новинок уже нашли применение на сети, о чём свидетельствуют сертификаты и дипломы ОАО «РЖД».

«Хороший прибор, – оценил тестер для контроля бетона главный инженер управления электрификации и электроснабжения Эдуард Шорников. – Если научить его



Неразрушающий контроль помогает выявить дефект

ещё и видеть сквозь металл, цены бы ему не было».

Однако часть устройств нуждается в проверке.

«Вы мне покажите и докажите его эффективность», – предложил изобретателям прибора для проверки химического состава металла старший вице-президент ОАО «РЖД» Валентин Гапанович. – Тогда он и появится на сети». Но пока представители компании настраивали своё капризное устройство, началось заседание, и демонстрация не состоялась.

Поднимали на совете и другие злободневные вопросы. Так, предлагали разобраться с нормативной базой по неразрушающему контролю: до сих пор непонятно, какие из документов действуют, а какие отменены. А представители ремонтных предприятий говорили об уходе производителей продукции от ответственности за свой брак всеми правдами и неправдами. При этом ремонтники зачастую остаются крайними. В связи с этим они считают, что разбор

любой претензии должен проходить объективно, с рассмотрением результатов неразрушающего контроля.

Главный инженер Управления диагностики и мониторинга инфраструктуры Центральной дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД» Алексей Старцев сказал, что компания взяла курс на оснащение поездов мощными мобильными средствами диагностики инфраструктуры с максимальной автоматизацией этих процессов. Но их ещё предстоит разработать в рамках целевой программы развития средств неразрушающего контроля, рассчитанной на период до 2025 года.

«Мы не обсудили возможности фундаментальной науки, а её тоже нужно привлечь к решению этой проблемы. В средствах диагностики надо обязательно сделать задел на будущее. Мы готовы рассмотреть даже условия финансирования некоторых проектов», – подвёл итоги заседания совета Валентин Гапанович.

Валерий Осипов

ИННОВАЦИИ

Защищённость вокзала оценят автоматически

В компании «РЖД» разработан аппаратно-программный комплекс по расчёту пожарного риска на вокзалах. Последние тестовые испытания он прошёл на Савёловском вокзале столицы.

Расчёт рисков производится на основании специальной методики, разработанной для вокзальных комплексов специалистами ОАО «НИИАС», департамента охраны труда, промышленной безопасности и экологического контроля и Дирекции железнодорожных вокзалов.

По словам заместителя начальника департамента охраны труда, промышленной безопасности и экологического контроля Виталия Великова, аппаратный комплекс учитывает все требования к расчёту рисков в общественных, административных и производственных зданиях в соответствии с федеральным законом № 123-ФЗ «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности». Но главная его ценность – чисто железнодорожная специфика. К примеру, с его помощью можно разработать надёжную систему сохранения и защиты систем управления движением при возникновении пожара.

Раньше расчёт пожарных рисков производился вручную. Однако не всем руководителям вокзалов оказались по плечу математические вычисления по формулам, которые заложены в методике МЧС России. В том числе и по этой причине было принято решение создать про-

граммное обеспечение для расчёта рисков.

«Комплекс рассчитывает и автоматически выдаёт пользователю информацию о защищённости вокзала», – объясняет начальник отдела пожарной безопасности департамента охраны труда, промышленной безопасности и экологического контроля Анатолий Столяров.

Всего существует шесть степеней состояния пожарной безопасности. В зависимости от того, какую из них отражает программа, руководство Дирекции железнодорожных вокзалов и будет принимать управленческие решения. При этом оценивая, к примеру, достаточно ли у неё возможности для устранения недостатков собственными силами или требуются привлечение специалистов и дополнительные финансовые ресурсы.

По словам Анатолия Столярова, при проверке на Савёловском вокзале было обнаружено, что на дверях пожарных выходов замковая система не отвечает требованиям пожарной безопасности. Пути эвакуации запёрты на ключ, а не на внутренние задвижки. Для устранения этого риска нужен только хороший слесарь.

Те расчёты, на которые раньше уходили недели, теперь изводятся в течение нескольких часов. Кстати, в ходе испытаний программу совершенствовали.

До конца первого полугодия новый аппаратно-программный комплекс внедрят на всей сети. Им будут обеспечены все 16 региональных подразделений Дирекции железнодорожных вокзалов.

Валерий Огнев

СИТУАЦИЯ

С правом пропуска

Для перевозки грузов по расписанию точно в срок нужны усилия всех задействованных дорог



Поезда, следующие по согласованному расписанию, находятся на особом диспетчерском контроле

Перевозки по согласованному расписанию предполагают гарантию своевременной поставки груза. Это особенно важно, учитывая тенденцию к перераспределению грузопотока и его росту по отдельным направлениям.

ВОПРОС ДНЯ



Как улучшить организацию движения грузовых поездов по согласованному расписанию?

Анатолий Исаков, начальник диспетчерского центра Юго-Восточной дирекции управления движением: – Одной из проблем своевременной отправки грузовых поездов по согласованным маршрутам становится техническое состояние локомотивов. Бывает, что машины не готовы, а значит, возникает задержка. К тому же со второй половины марта на дороге начались «окна», и приходится корректировать график. Например, поезд из Казинки на Новороссийск пришлось сдвинуть по вариантному графику на три часа из-за работ на перегоне Усмань – Графская. Есть также несоблюдение графика, правда, в сторону ускорения. Дело в том, что движение грузовых поездов по согласованным маршрутам организовано с учётом полного летнего графика пассажирских. А их пока столько, сколько будет летом, нет. Вот и получается, что грузовой на час-полтора раньше срока уходит.

Игорь Мамхятов, заместитель директора ООО ТК «Велес»: – Наша компания перевозит по железной дороге в основном сухие стройматериалы. Уже почти три года мы пользуемся услугой договора перевозки по согласованному расписанию: груз приходит вовремя и в срок. При этом первоначально мы считали, что железнодорожники пытаются навязать нам свою услугу. Но когда отработали порядок отправления и доставки, поняли, что в условиях инфраструктурных ограничений такой договор – своеобразная палочка-выручалочка для нас. Сегодня у нас действуют пять договоров по пяти направлениям на перевозку грузов по Куйбышевской дороге. Пожеланий нашим коллегам и партнёрам два: техническое и финансовое. Первое – в границах магистрали мы отправляем составы условной длиной 44 вагона, или 3,5 тыс. тонн. Но за пределы дороги требуется отправлять составы длиной свыше 71 условного вагона, или порядка 7 тыс. тонн. У нас за пределами Куйбышевской нет клиентов, способных разгрузить тяжеловес. Мы готовы увеличить количество поездов, но оставить прежнюю длину. И второе – стоимость маршрутного поезда. Хотелось бы сохранить тариф на перевозку на уровне прошлого года или ниже.

Сергей Смирнов, начальник станции Хилок: – Единственное, что хотелось бы улучшить, чтобы при рассмотрении «ниток» графика идущих по согласованному расписанию грузовых поездов учитывались временные интервалы пропуска на станции пассажирских. Иными словами, необходимо учитывать потери, связанные со сверхнормативными простоями грузовых поездов при пропуске пассажирских. Также при организации графика движения подтяжку локомотивных бригад под соответствующие поезда желательнее организовывать не по вызывной системе, а в «привязке» к расписанию.

Павел Арсентьев, первый заместитель начальника Восточно-Сибирского территориального ТЦФТО: – К концу первого квартала года количество грузовых поездов, отправляемых по расписанию, увеличилось более чем вдвое к аналогичному периоду 2014-го. Но для получения наибольшего эффекта как для клиента, так и для ОАО «РЖД» требуется разработка технологии взаимодействия с крупными грузообразующими и грузоперевалочными комплексами, увязка логистических схем операторов.

Сергей Бельгер, коммерческий директор ОАО «Челябинская угольная компания»: – За перевозку по согласованному расписанию грузоотправитель должен доплачивать. Не понимаю, почему он это должен делать. У нас с перевозчиком заключён договор, оговорены условия. Обеими сторонами они должны выполняться, чтобы груз отправлялся вовремя. Южно-Уральская дорога предлагает нам перевести на графиковое отправление уголь в направлении Дубровка – Новогорный. Но нас, да и дорогу тоже, устраивает схема, по которой работаем. От графиковых перевозок выигрывают только РЖД.

Константин Кудряшов, начальник Логистического центра Северо-Кавказской дирекции управления движением: – Есть проблема во взаимодействии грузоотправителя с грузополучателем. К примеру, в графике заложено три маршрута Новолипецкого металлургического комбината со сталью в направлении Новороссийского морского торгового порта. Комбинат сейчас стабильно использует два этих маршрута. Проблема в том, что в порту поступающий по расписанию груз не выгружается, в результате сегодня у нас «брошено» пять таких маршрутов. При этом уже имея «брошенные» в Новороссийске, Новолипецк отправляет новые маршруты.

Несмотря на популярность услуги, организация перевозок грузов по согласованному расписанию требует совершенствования как со стороны железнодорожников, так и грузоотправителей.

Сервис популярен у крупных грузоотправителей, осуществляющих маршрутные отправки. «В качестве примера приведу экспортные перевозки угля с перевалкой в портах», – рассказал начальник Красноярской дирекции управления движением Роман Зелер. – Если мы отправили поезд не по согласованному расписанию, он может прийти в любой день, до максимального срока доставки. Если уголь прибывает в порт раньше, когда судна ещё нет, его надо выгружать и где-то хранить в порту, затем перегружать. Если поезд пришёл позже, грузовладелец вынужден платить за фрахт судна, когда оно не работает. Если же он чётко знает дату прибытия поезда, то может более качественно зафрахтовать судно, эффективнее выстроить свою логистику, сэкономить средства».

янной основе осуществляется графиковая перевозка грузов по 17 направлениям для компаний «Евраз Групп», «Уралкалий», «Сибур холдинг», «Щебень Полупное-1». В этом году услугой стали пользоваться ОАО «Березниковский содовый завод» и ООО «Мечел-Транс».

Как рассказал замначальника Южно-Уральского филиала ТЦФТО по транспортному обслуживанию Андрей Нахк, в феврале появился новый грузоотправитель – ОАО «Уральская сталь». «Добавились новые направления: Челябинск-Главный – Автово (Октябрьская дорога) и Новотроицк (Южно-Уральская дорога) – Новороссийск (Северо-Кавказская дорога)», отметил он.

Для того чтобы перевозка была точно в срок, всем дорогам приходится прилагать усилия. Как рассказал Роман Зелер, КРЖД как преимущественно транзитной необходимо было выстроить систему взаимодействия с соседями. «Западно-Сибирская передаёт за трое суток номера поездов, у них уже есть выделенные «нитки» графика, и мы видим, как они

ездам отдаётся право преимущественного пропуска. «Единственное, чего мы не можем спрогнозировать, – это отказы технических средств. Так, за март, ежедневно отправляя 26 поездов по согласованному расписанию, мы сорвали всего одну «нитку» – именно по причине отказа. Но даже в этой ситуации принимаются все меры для скорейшего пропуска поезда», – сказал Роман Зелер.

На Дальневосточной дороге, которая замыкает цепь оказания данной услуги, её качество во многом зависит от дисциплины причастных дирекций Восточного полигона сети. Так, в 2014 году по данному сервису на ДВЖД поступили 4,6 тыс. поездов, из них 17,7%, пришли с превышением нормативного времени свыше двух суток.

Проблемы, в частности, возникают с продвижением маршрутов с якутским углем в направлении Нерюнгри-грузовая – Ванино и Нерюнгри-грузовая – Пюгси (в прошлом году по специализированному расписанию для данного клиента – ООО «Мечел-Транс» – было отправлено 1436 поездов, в январе-феврале 2015-го – 178, при этом выполнение графика по прибытии составило 92%). Часть пути эти поезда продвигают по транссибирскому участку Забайкальской дороги. Причём по стыку Штурм они могут сдаваться со 100-процентным исполнением графика, а приниматься по Архаре уже с опозданием.

В связи с этим на ДВЖД предлагают создать для восточных дорог единую структуру, которая осуществляла бы взаимодействие как с клиентами, в первую очередь с портами, так и с исполнителями услуги на полигоне – от мест зарождения грузопотоков до мест выгрузки. Таким инструментом мог бы стать логистический центр, организованный на базе существующего при Дальневосточной дирекции управления движением с расширением его полномочий и сферы ответственности. В этом случае, подчёркивают на дороге, задача выполнения плана подвода поездов на припортовые станции и передачи составов на погранпереходах в соответствии с установленными параметрами будет решаться на всём полигоне с глубиной планирования до нескольких суток.

Конечно, есть проблемы и внутри дороги. По данным службы экономики и финансов, в прошлом году почти четверть потерь от невыполнения услуг по движению грузовых поездов по расписанию получена по вине локомотиворемонтного комплекса на БАМе, перешедшего в сервисную организацию. Проблема остаётся и в этом году, простои локомотивов на неплановых видах ремонта приводят к невыдаче тепловозов на «нитку» графика. Между тем на недавнем стыковом совещании руководителей дорог Восточного полигона было решено поднять ответственность сервисной компании за качественное выполнение работ.

Игнат Вьюгин

До 95% выполнения расписания по отправлению таких поездов зависит от работы самих грузоотправителей

По его словам, спрос на услугу есть у предприятий с непрерывным циклом производства, имеющих небольшие склады, не позволяющие хранить достаточные объёмы сырья.

Начальник отдела транспортного обслуживания Северо-Кавказского ТЦФТО Людмила Дружина отметила, что услуга популярна и у тех грузоотправителей, которые имеют стабильные и достаточные объёмы на устойчивых направлениях перевозок. «Помимо гарантированного вывоза объёма, точного времени доставки груза, клиенты, обладающие собственным подвижным составом, получают улучшение показателей его использования – сокращение оборота вагонов», – подчеркнула она.

Перевозки по расписанию способствуют не только повышению эффективности предприятий, в том числе и за счёт развития оптимальных логистических цепочек поставок сырья, но и высвобождению железнодорожной инфраструктуры. Так, с начала запуска поездов по расписанию в 2011-м на Свердловской дороге удалось сократить количество подвижного состава, участвующего в перевозках, на 31%. А сокращение сроков доставки грузов на отдельных направлениях достигает 50%.

Услуга привлекает всё больше клиентов. За два месяца этого года на СвЖД по расписанию проследовало более 770 грузовых поездов, что на 31,5% больше, чем за аналогичный период 2014 года. По словам начальника отдела транспортного обслуживания Свердловского ТЦФТО Максима Вяткина, на посто-

будут к нам поступать, – пояснил он. – То же самое мы делаем для Восточно-Сибирской магистрали».

По словам Романа Зелера, система планирования данных «ниток» пока требует совершенствования: зачастую они меняются, по различным причинам иногда поезда подводятся на стыки с отклонением от запланированного времени. При этом оперативный обмен информацией между диспетчерскими центрами не всегда находится на должном уровне. «Однако в большей степени, до 95%, выполнение расписания по отправлению таких поездов зависит от работы самих грузоотправителей. Многие предприятия, прибегая к такой услуге, оказались не готовы отгрузить и выдавать груз по расписанию. Причин много. Это сбой в планировании маршрутной погрузки, не всегда устойчивая работа подъездных путей необщего пользования по обмену гружёным и порожним подвижным составом, невыстроенное взаимодействие грузоотправителей с таможенными органами. Качество отправления поездов по расписанию можно повысить за счёт работы с грузоотправителями, чем мы сейчас и занимаемся», – отметил он.

Со своей стороны, Красноярская дорога делает всё для выполнения условий договоров с грузоотправителями. Все поезда, следующие по согласованному расписанию, находятся на особом диспетчерском контроле. Их пропуск планируется так, чтобы они не попали в «окна», работы на узлах. В случае затруднений в продвижении поездопотока таким по-

ОПЫТ

Следовать единым полигоном



ПРЕСС-СЛУЖБА ОАК

Денис Березовский, начальник Санкт-Петербург-Витебского отдела технологической службы Октябрьской дороги

Одними из первых – в 2012 году – организацией движения грузовых поездов по согласованному расписанию начали заниматься на Октябрьской дороге. В числе первых такие поезда пошли по маршруту Ковдор – Сала.

Всё начиналось с поиска слабых мест и перехода к разработке новых технологий. Если раньше «нитки» графика не были сквозными и рвались на стыках, то в тот момент перед нами

встала задача, особенно для стратегического груза, а это уголь и нефть, следовать насквозь, единым полигоном. Была разработана целая программа по развитию полигонных технологий.

Идея была хорошая, да и к тому же это дополнительные доходы для компании. Но на этапе исполнения начались проблемы – на конечную станцию поезд прибывал с опозданием, и, соответственно, мы не выполняли свои обязатель-



СЕРГЕЙ ЗОНЧЕВ

ства перед клиентами, несмотря на то что они платили за эту услугу дополнительно.

Для решения проблемы с конца 2013 года мы занялись картированием направлений, в первую очередь на участках, на которых есть договорные маршруты. Ежемесячно техно-

логическая служба дороги в рамках проектного офиса организует в том числе во всех регионах магистрали картирование конкретного участка либо договорного маршрута. Благодаря картированию выявляются потери, не добавляющие ценность перевозке. И, со-

ответственно, разрабатываются мероприятия по их ликвидации или минимизации в случае технологической необходимости. Прежде всего поезду была присвоена нумерация ускоренного, а это, в свою очередь, выстроило приоритеты для всех участников перевозки

– от дежурного по станции до машиниста. Был пересмотрен график движения поездов на нескольких участках. Ввиду того, что поезд едет по разработанному расписанию, логично под него выделять закреплённые локомотивы и бригады, работающие по именному графику.

Сегодня договорные поезда ходят более чем на 20 направлениях. В рамках проектного офиса в регионе рассматривается и вопрос привлечения новых клиентов к этой работе. Также разрабатываются новые транспортно-логистические продукты. Так что работа по внедрению технологии движения грузовых поездов по расписанию ещё впереди.

Пережить одиночество в Сети

Писатель Захар Прилепин убеждён, что нам нужно опираться на вещи, которые создавались в течение многих сотен лет

ЗАХАР (НА САМОМ ДЕЛЕ ЕВГЕНИЙ) ПРИЛЕПИН с недавних пор пользуется успехом не только у читателей, издателей и режиссёров, но и у обитателей соцсетей. Недавно он выпустил книгу постов, опубликовав их также в интернет-сообществах, о событиях на Украине под названием «Не чужая смута».

— После того как увидел свет ваш роман «Обитель», получивший премию «Большая книга», вы сказали о том, что больше не будете писать прозу, однако же вот она — «Не чужая смута». Зачем лукавили?

— Все неверно истолковали мои слова. Я сказал, что не буду писать прозу, но это не значит, что я совсем не буду писать. Сейчас, например, заканчиваю книгу «Портреты советских поэтов»: про Владимира Луговского, Леонида Леонова и Бориса Корнилова. Это будут небольшие эссе. Три судьбы. Всё разное: и этнос, и вера, и культура, и уровень творческого успеха. Мне крайне любопытно, как люди культуры в том числе переживали сложные ключевые моменты. Что касается моей книги «Не чужая смута», она, конечно, большее отношение имеет к литературе, чем к публицистике в чистом виде, однако жанровое определение ей ещё стоит придумать.

— Социальные сети — палка о двух концах. Вроде бы людям стало намного удобнее общаться, но в то же время посиделки в чате — путь к одиночеству, иллюзия общности: все друзья виртуальны, а в комнате ты один. На ваш взгляд, социальные сети — зло или благо?

— Вопрос для длительных исследований. С одной стороны, одинокие люди с их помощью могут найти себе близких по духу друзей, стать увереннее. Можно мгновенно соединиться с человеком на другом конце земного шара и поделиться с ним мыслями, мгновенно получить представление о том, что думают по тому или иному поводу совершенно разные люди.

С другой стороны, социальные сети действительно способствуют разобщённости, но вряд ли можно говорить о массовой эпидемии, которая поразила весь мир. Взрослые люди ходят на работу, уделяют время семье. Вменяемого человека всё равно будет тянуть в живую жизнь, чтобы реализоваться там. А в социальных сетях сидят чаще подростки. Конечно, есть сумасшедшие, которые переходят туда жить. Они побеждают демонов, драконов и вообще чувствуют себя полноправными персонажами былин и героических мифов, но они потеряны в городской культуре в целом в силу многих причин, не только из-за социальных сетей. Я думаю, что со временем люди насытят-



ВЯЧЕСЛАВ ПРОКОФЬЕВ/ТАС

ся. Одни уйдут из социальных сетей, другие будут использовать их строго по назначению. Живая жизнь возьмёт своё, и не стоит преувеличивать значение социальных сетей и бить в колокол раньше времени.

— Ваша правда. Но, может, стоит бить в колокол по поводу появления всё большего количества людей с так называемым клиповым мышлением — тех, кто не способен анализировать информацию?

— А что такое «клиповое мышление»? Я не встречал ни одного подобного человека. Те, кто придумал этот термин, скорее всего, имели в виду либо отсутствие всякого мышления, либо мышление нетворческое или исключительно визуального толка. Но такие люди существовали всегда. В те времена, когда не было Интернета, клипов, очень многие не были склонны к сложной рефлексии. Если бы не было клипов, подростки искали бы другие формы ничегонеделания. Просмотр клипов не более опасен, чем наркомания и алкоголизм, которые вытягивают людей из домов и уводят в другую ложную социальную сферу. Большая беда новой цивилизации в другом — в том, что часто бьют ложную тревогу.

— Поколение, чьё детство и юность выпали на период перестройки — время, когда привычный мир стремительно менялся, а на мысли о будущем не оставалось времени, называют по-разному: иногда «поколением X», но чаще — «потерянным поколением». А как бы вы его охарактеризовали?

— Кто-то сидит в сети, а кто-то — в модном московском клубе. Кто-то работает с 14 лет, а у кого-то, как у моего водителя, двое детей, своё предприятие, и сам он — состоявшийся человек. Все люди разные, хоть и родились примерно в одно время. Я не уверен в том, что всех их надо подводить к одному знаменателю. У поколения, родившегося в 90-е, куда более повательные процессы, но и эти люди разные. Одни строят карьеру, другие портят вещи,

Огромное количество европейцев с интересом смотрят на нашу страну как на оплот традиционных ценностей, ценят её геополитические, идеологические, религиозные взгляды

третьи стреляют из автомата. И тех, и других, и пятых достаточное количество, чтобы говорить об одновекторном поколении.

— Да, все абсолютно разные, но вот, например, в советское время все тоже были абсолютно разными, но их объединяли общие ценности: гордились космосом, балетом и хоккеем. А какие, на ваш взгляд, поводы для гордости есть сегодня и есть ли они вообще?

— Мы только что провели мировую Олимпиаду. Почему бы нам ею не гордиться? Мы — страна с высокоразвитой культурной основой, в том числе и с литературной. Раз в год снимается один киношедевр. У нас достаточно серьёзный и высо-

кий уровень пассионарности молодых людей. Я уж точно вместе со своим народом. Да, конечно, нет такой чётко сформулированной направленности, как в советские времена. Её нарочно не придумашь. Она должна органично зародиться и зацвести.

— Какие принципы могут лечь в основу новой идеологии?

— Традиции. Консерватизм. Попытка не впасть в иллюзию каких-то мультикультурных, сверхтолерантных, политкорректных

де в Сочи. К тому же наши представления о том, что думают о нас иностранцы, сильно отличаются от их представлений о нас. Наша убеждённость в том, что все иностранцы боятся и ненавидят Россию, не соответствует действительности. Огромное количество людей из европейских стран с интересом смотрят на нашу страну как на оплот традиционных ценностей, ценят её геополитические, идеологические, религиозные взгляды.

и прочих иллюзий, на которых сидит весь мир. Надо выбирать вещи, которые создавались в течение тысяч лет, и на них опираться, а не пытаться здесь, сегодня и сейчас придумать что-то такое, что якобы нас выведет на новую ступень. Лучше на прежние ступени встать и спокойно на них стоять.

— Та же Олимпиада, думаю, параллельно решала немаловажную задачу — сформировать новые представления о нас у иностранцев, преодолеть стереотип, что русский — это водка-шапка-ушанка-балалайка-медведи. На ваш взгляд, эта идея в какой-то мере реализовалась?

— Я не уверен в том, что эта идея родилась именно на Олимпиа-

де. Я думаю, для того чтобы сложились новые представления о России, нужно, чтобы люди, которым положено их внедрять, в том числе верховные российские политические лица, отнеслись к делу так, словно на алтарь положена их собственная жизнь. А пока у нас связь между законотворчеством, действиями и их последствиями не настолько близка. Мне хотелось бы, чтобы у нас сформировалась новая элита, новая аристократия и Россия делала то, что ей нужно, а уж как реагировать — дело Европы.

— Вы вновь упомянули о Донбассе, о котором мы бы сейчас не говорили, если бы не вернули себе известный

теперь, наверное, всему миру полуостров. А вы рады тому, что Крым наш?

— Да, памятью о том, какое количество сложностей последовало за всем этим. Да, были 90-е, сытые, но достаточно стыдные нулевые, и вдруг произошёл этот совершенно непредсказуемый ход. Я бы хотел думать, что это не финал, а начало работы, возможность переориентации российской государственности и нашего самосознания на новое и иное ощущение собственной значимости, попытка сделать очертания будущего понятными нам всем. А в Крыму я не был и не знаю, что там происходит.

— Я там была минувшей осенью. Большая часть простого населения радуется.

— Безусловно, кто-то рад произошедшему, кто-то серьёзно переживает, а у кого-то вообще реальные проблемы. Что касается радужных надежд, то, думаю, они не способны оправдаться сразу. Это вопрос перехода. Постепенно в Крыму будет более чем хорошо. По крайней мере лучше, чем там было. Вот то, что произошло с Донбассом, это ужас, который продолжается, и его придётся так или иначе разрешать. И только наши собранность, мужество и ответственность будут способны вывести эту ситуацию на разумный путь.

— Каким вам видится свет в конце тоннеля?

— То, что сегодня существует под именем Новороссии, не исчезнет и не будет возвращено Украине ни при каких обстоятельствах. Статус этой территории ещё будет обсуждаться. Вопрос только в том, увеличатся ли её размеры? Я предполагаю, что да. По крайней мере настроения и задор людей, называющих себя ополченцами, находясь на максимальном высоком уровне, даже выше, чем в сентябре. Они мотивированы на продолжение начатого отделения, поэтому все телодвижения киевской Рады, пытающейся принять законы в отношении Новороссии, выглядят достаточно нелепо.

— Приближается 70-летие Победы — нашего великого праздника. Почему, на ваш взгляд, в мире недооценивают нынешнее 9 Мая?

— Великая Отечественная — самая страшная мировая война в истории человечества. То, что наш народ вышел победителем из неё, — одно из высочайших достижений мирового духа, мировой истории, мировой культуры. То, что они недооценивают это событие, их личное дело и их личная беда. Но я думаю, что всегда будут страны, для которых, как и для всех нас, это святой праздник.

БЕСЕДОВАЛА
Евгения Заболотских

ОБРАЗОВАНИЕ

Посторонним вход разрешён



Сетевая форма обучения позволяет посещать лекции не только в своём, но и в чужом университете

Открытые лекции могут стать популярной формой обучения среди студентов.

Посещать сразу несколько вузов учащимся позволяет новый закон «Об образовании», который вступил в силу менее двух лет назад. Документ должен решить проблему «закрытости» образовательных учреждений, когда студенты не могут даже зайти в посторонний вуз, не говоря уже о посещении лекций в нём.

«Сейчас в учебных корпусах университетов действует строгая пропускная система. Студенты не могут попасть даже в чужие библиотеки. Отмена этого режима положительно ска-

жется на уровне образования», — говорит полномочный по правам студентов Артём Хромов.

По закону «Об образовании» вузы, решившие «обменяться» студентами, должны заключить договор о сотрудничестве, чтобы дисциплины, посещаемые в рамках открытых занятий, вошли в диплом.

«Студенты смогут выбирать лучших преподавателей и более подходящую материально-техническую базу», — считает проректор по учебной работе Российского государственного университета Григорий Шабанов.

Набор дисциплин, по которым учащийся хотел бы прослушать лекции в других универси-

тетах, будет привязываться к его специальности, а в конце курса придётся сдать экзамен.

Студенты смогут также получить знания и вне своего основного профиля. «Образование не должно быть одноплановым. Но тогда непрофильные дисциплины должны читаться в рамках спецкурсов, по которым студенты в любом случае должны будут отчитаться во время сессии», — поясняет ведущий научный сотрудник Центра экономики непрерывного образования РАНХиГС Гульнара Краснова.

Сетевая форма обучения позволит учащимся посещать лекции не только в российских, но и в зарубежных вузах.

«У нас есть программы, разработанные для реализации в сетевой форме с университетами Франции, Италии, Испании, Венгрии. Часть лекций студенты прослушивают там. Это большой плюс с точки зрения будущей карьеры, особенно для тех, кто планирует её в двух странах», — уверен ректор Уральского федерального университета Виктор Кокшаров.

Практику открытых лекций поддерживают и в железнодорожных вузах.

«Мы готовы принимать на местное обучение студентов вузов Росжелдора, а также направлять к ним наших учащихся», — говорит начальник управления международных связей Омского государственного университета путей сообщения Александр Тэттр.

Юлия Соловьёва

БЕЗОПАСНОСТЬ

Сон и работа строго по расписанию

Среднетоннажные грузовики начали штрафовать за отсутствие тахографов.

С 1 апреля приборы, контролирующие режим труда и отдыха водителей, стали обязательными для коммерческих грузовиков массой от 3,5 до 12 тонн. В случае их отсутствия физическое лицо ждёт штраф 3 тыс. руб., а должностное — 10 тыс. руб.

Прибор записывает скорость, расстояние, время, проведённое водителем в пути, и время отдыха. Ровно год назад тахографами в обязательном порядке оснастили грузовики, перевозящие опасные грузы, и междугородные автобусы. Контролирующее устройство на среднетоннажных грузовиках должно посылать на ситуацию с дальнотоннажниками, которые проводят за рулём сутки напролёт и почти не отдыхают.

Наличие тахографов напрямую связано с безопасностью движения, уверяют эксперты. По словам начальника отдела технического надзора Госавтоинспекции МВД Романа Самсонова, ДТП с участием сред-



Запись с тахографа помогает восстановить поведение водителя перед аварией

АВТО.РУ

нетоннажных грузовиков сами по себе имеют очень большую степень травматичности. По статистике, если причиной аварии стало переутомление водителя грузового авто, гибнут в среднем 18 человек из 100 пострадавших.

«Это говорит о том, что соблюдение режима труда и отдыха в этом случае имеет принципиальное значение для безопасности», — утверждает Роман Самсонов.

Однако статистика по оснащению тахогра-

фами пока не радует. По данным МВД, с начала 2015 года возбуждено свыше 100 тыс. дел об административных правонарушениях за управление и выпуск на линию транспортного средства без тахографа. Из них более 18 тыс. дел — на должностных лиц предприятий и почти 2 тыс. — в отношении водителей за нарушение ими режима труда и отдыха.

Светник президента Российского автомобильного союза Александр Филипович, в свою очередь,

рассказывает, что, согласно европейской статистике, после оснащения машин тахографами за 10 лет количество ДТП снизилось на 22%. А количество аварий со смертельным исходом — на 55%.

«Это в очередной раз доказывает действенность системы. Кроме того, после ДТП водитель часто бывает не в состоянии самостоятельно рассказать, как конкретно произошла авария. Анализ данных с тахографов помогает восстановить его поведение в последние минуты перед аварией», — добавляет Александр Филипович.

Однако, по словам эксперта, из более чем 4 млн грузовых автомобилей, которые необходимо было оснастить приборами до 1 апреля, на самом деле их имеют не более 500 тыс. единиц.

По его мнению, владельцы транспорта не спешат закупать тахографы, так как до сих пор отсутствует действенная система контроля. И пока её не будет, эффективности от этой меры ждать не стоит.

Илья Суворов

ТЕЗИСЫ

А где инициатива?

Руководители и специалисты не торопятся делиться знаниями



Такое расположение давно уже не новшество, а норма

Сегодня, говоря о внедрении технологий бережливого производства на полигоне Горьковской магистрали, можно с удовлетворением отметить: сделано уже немало. С 2010 года реализовано более 600 проектов улучшений, 99 межфункциональных проектов и пересмотрено 590 технологических процессов.

Это был один из тезисов выступления на тезисе главного инженера ГЖД Андрея Ищенко, который сообщил, что ежегодно число подразделений, охваченных бережливыми идеями, неуклонно растёт. Так, в 2013-м в программе «Бережливое производство» участвовало 110 предприятий, в прошлом – уже 137. Пожалуй, если этот рост когда-то и прекратится, то, скорее всего, по одной причине: программа охватит все подразделения до одного.

И ещё несколько цифр. В 2014 году к реализации предложено почти триста проектов улучшений (кстати, и этот показатель имеет стабильный ежегодный рост). Общий экономический эффект по итогам 2013 года превысил 45 млн рублей, в 2014-м – 71 млн.

Показатели вполне благополучные и в целом отражают общий положительный результат проведённой работы. Тем не менее без проблем не обходится. На них Андрей Ищенко также остановился:

– Силы службы технической политики и при участии приглашённых специалистов из ООО «Центр Оргпром» и Удмуртского университета проводились семинары и организовывались экскурсии на передовые предприятия – ОАО «КАМАЗ», Ижевский радиозавод. Однако со стороны региональных дирекций и служб нет инициативного участия в подобных мероприятиях.

В распространении знаний по технологиям бережливого производства очень слабо используется такой внутренний ресурс, как руководители и специали-

составления безбумажных отчётов, оперативного отслеживания того, как внедряются улучшения, и управления ими. Но не все руководители, как выяснилось, управляются с этим инструментом: то несвоевременно вносят в систему информацию о выполнении проекта, то «забывают» приложить различные подтверждающие документы. Одним словом, демонстрируют формализм, эффективных средств против которого Андрей Ищенко видит личную ответственность начальников

подразделений за фактическую реализацию инструментов бережливого производства с использованием системы проектного мониторинга.

А что же с перспективами? Обозначим и их. В 2015 году число предприятий на полигоне дороги, где внедряются технологии бережливого производства, составит 143. План развития программы проектов «Бережливое производство» предусматривает приведение рабочих мест полигона железной дороги к стандарту 5S, и это предложено объявить эгидой 2015 года.

Возражений у участников технического совета, разумеется, не возникло.

К концу 2015 года рабочие места на полигоне дороги должны быть приведены к стандарту 5S

МОТИВАЦИЯ

В условиях лимита



Награда – это и дополнительный стимул повторить успех

К недостаткам в работе по внедрению бережливого производства, хоть и системным, но уже не относящимся к личной активности или компетенции руководителей предприятий, можно отнести мотивационную составляющую.

В каждой региональной дирекции на полигоне дороги разработано положение о поощрении работников, участвующих в реализации проектов улучшений. Но как это выходит на практике? А так. В 2014 году на полигоне поощрено всего 105 человек – в дирекциях моторвагонного подвижного состава, тяги, по ремонту тягового подвижного состава, связи и инфраструктуры. Ещё Дирекция по обслуживанию пассажирских обустройств направила заявки в Центральную дирекцию для выплат мотивационного вознаграждения, но...

Причиной такой ситуации являются жёсткие лимиты по фонду заработной платы, из которого и поощряются работники. Может, тогда направлять на мотивацию экономические средства? Теоретически такое возможно. На практике же – почти нет. Вот почему инженерный блок дороги сегодня ратует за формирование в компании отдельного мотивационного фонда (совместно со всеми причастными департаментами ОАО «РЖД») за результаты внедрения проектов бережливого производства.

Но уж кого точно нашлась возможность поощрить – это коллективы, победившие в 2014 году в конкурсе «Лучшее подразделение в программе проектов «Бережливое производство» в ОАО «РЖД». В зале совещаний награды вручил начальник ГЖД Анатолий Лесун, в региональных студиях – его заместители по территориальному управлению.

ДО ДНЯ ПОБЕДЫ 33 ДНЯ

НОВШЕСТВО

Ремонт на поток



С новой технологией ремонта и привода как новенькие

Как сообщил начальник службы Константин Знаменский, на 2015 год перед подразделениями хозяйства поставлен ряд задач. Нельзя сказать, что они беспрецедентные, но вполне существенные. Среди них, к примеру, десятипроцентное снижение количества отказов и такое же сокращение времени на их устранение, 20-процентное увеличение производительности труда, снижение эксплуатационных расходов на 15% и т. д. Выполнению намеченного должна способствовать реализация 25 проектов улучшений. Это больше, чем в прошлом году.

По итогам конкурса «Лучшее подразделение в Программе проектов «Бережливое производство» в ОАО «РЖД в 2014 году» Горьковская дистанция СЦБ заняла второе место.

– На протяжении последних 15 лет в Горьковской дистанции СЦБ практикуется обязательная предварительная подготовка стрелочных электроприводов к эксплуатации, – говорит Константин Знаменский. – Регулируются контрольные линейки и контактная система автопереключателя, а также изготавливается «монтаж» применительно к конкретной схеме включения. Ввиду малой механизации этот процесс достаточно трудоёмок в случае подготовки как новых электроприводов, так и подлежащих ремонту после эксплуатации. Поэтому в 2013 году было принято решение внедрить точную линию по ремонту электроприводов. Закупили новое оборудование. Подыскали подходящее для его установки помещение – в компрессорной на станции Нижний Новгород-Сортировочный. Расположение рабочих мест продумано таким образом, чтобы избежать лишних передвижений. Важным моментом является снижение объёма тяжёлого ручного труда персонала за счёт применения средств малой механизации на операциях промывки и покраски агрегатной части электроприводов.

На участке Горьковской дистанции СЦБ ежегодно ремонтируется 247 стрелочных электроприводов силами двух работников дистанции. Ещё пять человек (сотрудники Владимирской, Муромской, Арзамасской и Канашской дистанций) ремонтируют 319 электроприводов. Реализация проекта «Внедрение поточной линии по ремонту электроприводов» на базе Горьковской дистанции позволит обеспечить выпуск 650 приводов в год силами четырёх работников дистанции. Ожидаемый экономический эффект составляет 1,5 млн рублей в год.

ДЕЙСТВИЯ

Зашли в тупик, и не зря

Как сэкономить 15 миллионов рублей за три года? Спросите у вагонников – они знают.

Именно в такую сумму оценивается эффективность 58 проектов улучшений, внедрённых в службе В с 2012 года. Пятнадцать из них реализовано в 2014-м: по четыре – в депо Горький-Сортировочный, Лянгазово и Агрыз, три – в ВЧДэ Юдино.

– Наиболее значимыми с точки зрения технического решения проблем, технологической и экономической эффективности являются проекты «Выполнение работ по защите устройств зарядки и опробования тормозов УЗОТ-PM на ПТО от перенапряжений в питающей сети» ВЧДэ Горький-Сортировочный, «Оптимизация процесса проведения сварочных работ в цехе текущего отцепочного ремонта вагонов на станции Лянгазово» и «Совершенствование технологии производства погрузочно-разгрузочных работ с внедрением дополнительного тупикового пути на СПРВ» в депо Агрыз, – сообщил и. о. начальника службы вагонного хозяйства Сергей Ситнов. И подробно рассказал о каждом из проектов.

После того как в ПТО Зеленино из-за скачка напряжения в сети сгорел электронный пульт управления установкой УЗОТ, работники ВЧДэ Горький-Сортировочный решили подстраховаться от подобных случаев, равно как и от действия блуждающих токов и грозовых молний. Подключив аппаратуру УЗОТ-PM к сети однофазного переменного тока через источник бесперебойного питания и дополнительные устройства, они избавились от подобного рода рисков. Годовой эффект, по расчётам вагонников и экономистов, превысил 1,5 млн рублей.

В депо Лянгазово заменили сварочное оборудование. Причём здесь бережливое производство? При том, что на смену стационарной аппаратуре пришла мобильная и это позволило повысить производительность труда, снизить потери, вызванные нерациональным передвижением работников. С внедрением на пункте текущего отцепочного ремонта сварочных позиций, созданием 12 точек их подключения также сокращены расходы электроэнергии при производстве сварочных работ.

В Агрызе наиболее прогрессивным стал проект «Совершенствование технологии производства



Подошёл, подключился, приступил к работе...

позрузочно-разгрузочных работ с внедрением дополнительного тупикового пути на СПРВ». Здесь общей проблемой пунктов текущего отцепочного ремонта вагонов была ограниченность рабочих площадей в условиях увеличения количества собственников вагонов. Вагонники восстановили тупиковый путь № 69, расширили зону для погрузочно-разгрузочных операций. Увеличение площади твёрдого покрытия на рабочей площадке позволило хранить бракованные литые детали и колёсные пары собственников вагонов, а также обустроить технологические проезды для автотранспорта.

– Все проблемы реализованы при участии узловых рабочих групп, – подчеркнул Сергей Ситнов. – В то же время считаю, что к созданию проектов улучшений недостаточен привлечён рабочий персонал. Для его привлечения должна быть выстроена система мотивации.

На тезисе прозвучало много интересных докладов и предложений. Не имея возможности привести их все, мы вернёмся к актуальным темам заседания в ближайших номерах газеты.

Материалы полосы подготовил
ВЛАДИМ СЕРОВ

ФУТБОЛ

Четыре гола, три пенальти, удаление и боевая ничья

«Динамо» и «Локомотив» подарили болельщикам не только обилие забитых мячей, но потрясающую интригу.

Вряд ли любители футбола ждали от этой игры обилия голов. «Локомотив», например, в последних матчах результативно не отличался. Правда, в турнирной таблице команды накануне были на соседних строчках, и разделяло «Динамо» и «Локо» всего одно очко. Учитывая, что обе команды ведут борьбу за место в тройке, матч в Химках обещал получиться напряжённым, но его интрига превзошла все ожидания.

Игра с первых минут получилась обоюдоострой, и на атаке «Локомотива» хозяйка отвечала опасными выпадами. Так, однажды немного нервничавшего вратаря «Локо» Гильерме после его ошибки на выходе выручил Арсений Логашов. Нагнетали напряжённость у ворот «Локо» Кевин Кураньи и Матфе Вальбуэна. Но и гости в долгу не оставались – смог отличиться Александр Самедов, активен был Мбарк Буссуфа.

Счёт же открыли динамовцы – на 40-й минуте Вильям Ванкер с левого фланга прошёл в центр штрафной и вколотил мяч в ворота Гильерме. Казалось, что первый тайм так и завершится с преимуществом хозяев, но за несколько секунд до перерыва Петар Шкулетич своей активностью заставил оборону бело-голубых ошарашиться и сравнял счёт.

Во втором тайме случились сразу три пенальти. Первому предшествовало удаление защитника «Локо» Александра Шешукова за фол последней надежды. Удар с «точки» Кевина Кураньи получился для Гильерме неотразимым. Оставшись в меньшинстве, гости не тушевались и на атаке соперников отвечали своими опасными выпадами. И за четверть часа до конца второго тайма за фол против Романа Шишкина пенальти был назначен уже в ворота «Динамо». Правда, удар Романа Павлюченко пришёлся в перекладину, мяч отскочил в поле, и в борьбе за него рукой сыграл динамовец Алексей Козлов. Ещё один пенальти. На этот раз к мячу подошёл Мануэл Фернандеш, и его удар оказался точным – 2:2. И пусть у «Динамо» ещё были шансы вырвать победу – тот же Вальбуэна угодили в перекладину, – но в итоге всё так и закончилось. 2:2 – справедливый результат.

Первый тайм получился равным, – рассказал главный тренер «Локомотива» Миодраг Божович. – Обе команды создали много моментов. Да, «Динамо» открыло счёт, но психологически было важно, что отыгрались мы быстро. После второго пропущенного гола мы не сдались, бились до конца. Я доволен, как игроки сражались.

В матчах 21-го тура также состоялись следующие встречи: «Спартак» с «Кубанью» разошлись миром – 1:1, причём краснодарцы были гораздо ближе к победе. Казанский «Рубин» разгромил «Амкар» – 3:0. Два мяча забил Игорь Портнягин, который с 11 голами лидирует в списке бомбардиров. «Краснодар» крупно переиграл «Мордовию» – 4:0.

В центральном матче тура петербургский «Зенит» нанёс поражение ЦСКА (2:1) и упрочил лидерство, оторвавшись от армейцев на 8 очков.

Роман Вишнёв



Важный гол забил нападающий «Локо» Петар Шкулетич (справа)

ВОЛЕЙБОЛ

«Локомотив» выходит в пятёрочку

Новосибирские волейболисты выиграли серию у «Кузбасса», одолев соседей в трёх матчах, и теперь поспорят за пятое место.

Не сумев выйти в полуфинал и побороться за медали чемпионата страны, новосибирский «Локомотив» настроился на дальнейшую борьбу, теперь уже за место в первой пятёрке. В первой серии финала за 5–8-е места железнодорожники встретились с «Кузбассом» и уверенно выиграли два домашних матча. Для успеха в серии им была нужна ещё одна победа, и новосибирцы не стали откладывать дело в долгий ящик. Они победили в первом же гостевом матче. Причём победили убедительно – 3:0.

Определились и финалисты чемпионата. Ими, как и предполагалось, стали «Белогорье» и «Зенит». Общим командам понадобилось лишь три игры для того, чтобы выйти в финал. Белгородцы в третьем матче одолели «Газпром-Югра» – 3:0, а «Зенит» был сильнее московского «Динамо» – 3:1.

Матвей Володин

Гудок

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 12 декабря 2004 года. Свидетельство ПИ № ФС77-39290.

Учредитель: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Роспотребнадзор. Индекс 50019 http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info E-mail: gudok@cs.rzd.ru

Главный редактор: А.С. Ретюннин
Заместители главного редактора: В.В. Поляков, М.Н. Волкова
Выпускающие редакторы: М.В. Малюшкина, Е.В. Агадулин
Редакторы отделов: Т.С. Андреева (эксплуатационной работы транспорта), А.В. Стрельцов (науки), В.К. Тышко (культуры и спорта), О.А. Лариошкина (информации, социальной политики и писем), С.Ю. Черешнев (экономики и бизнеса)
Сопутник главного редактора: В.В. Залевалов
Научный редактор: А.М. Ходоровский
Номер вела М.В. Малюшкина.

Телефоны отделов редакции: эксплуатация (499) 753-49-73; наука (499) 753-49-68; бизнес (499) 262-91-44; информация, социальная политика и писем (499) 753-49-72, (499) 753-49-87; специальные корреспонденты (495) 983-08-18; культура и спорта (499) 753-49-70; фотослужба (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 «Гудок»: (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 сверстано в РИЦ газеты «Гудок».

Выход в свет: 6 апреля 2015 года
Номер 56 (25725) [Париж: 19674 983.
Время подписки в печать
по графику 19,30
фактически 18,10
Цена свободная
Адрес редакции: ул. Старая Басманная, д. 38/1, стр. 3. Москва 105066

Издатели: ОАО «Издательский дом «Гудок» Генеральный директор: Е.С. Мотыльникова
Заместитель генерального директора: С.Ф. Школьников
Коммерческий директор: И.А. Софоров
Тел.: (499) 753-49-62. Welcome@gudok.ru
Отдел распространения: (499) 262-89-69, (495) 624-52-37 (факс)
Материалы с рубрикой «набранной Тимом» (на правах рекламы).
Информация о генеральном партнере – ОАО «РЖД» – в рамках конкурса «Доска почёта» размещается на правах рекламы.
Адрес издательства: ул. Старая Басманная, д. 38/1, стр. 3. Москва 105066

Отпечатано: ЗАО «Иллитраграфический комплекс «Восток-М» ЗАО «Московская обл., Красногорский район, п/о Красногорск-5, альм «Баттис», 23 км/кама № 15-03-002» (печатается в Москве, Аплатих, Архангельске, Астрахани, Барнауле, Батайске, Волгограде, Воронеже, Екатеринбург, Иркутске, Казани, Калининграде, Кемерово, Краснодаре, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Оренбурге, Петрозаводске (Республика Карелия), Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Спиканском, Сыктывкаре, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле).

РЫНОК

Дорогая независимость

Чтобы вывести промышленность из-под влияния Запада, из бюджета выделят 235 млрд руб., в пять раз больше добавят инвесторы



В первую очередь поддержку должны получить машиностроение, авиационное, радиоэлектроника

Для создания конкурентоспособного отечественного продукта производителям нужна конкуренция.

Программа импортозамещения при производстве гражданской продукции обойдётся стране в 1,5 трлн руб., посчитали в Минпромторге. До 2020

«В 50–60% случаев замена в промышленности импортного оборудования на отечественные аналоги невозможна», – говорит финансовый аналитик инвестиционного холдинга «ФИНАМ» Тимур Нигматуллин.

Между тем благодаря высоким курсам валют российские производители могут занять ниши на

пром, станкоинструментальная промышленность, радиоэлектроника», – поясняет эксперт.

Но ориентироваться только на внутренний рынок нецелесообразно, иначе себестоимость товаров будет высокой, а цена неподъёмной для потребителя. Кроме того, специалисты опасаются, что импортозамещение превратится в самоцель, а главной задачей станет вытеснение с рынка иностранцев.

«В долгосрочной перспективе отсутствие конкуренции со стороны мировых игроков приведёт к снижению стандартов и качества», – предупреждает Алексей Вялкин.

Возможный выход, по мнению экспертов, – симбиоз. «Стоит расширять области, где можно организовать совместное производство, как это происходит сейчас в автомобилестроении», – считает ведущий эксперт института «Центр развития» ВШЭ Сергей Пухов.

Александра Посыпкина

Стоит расширять области, где можно организовать совместное производство, как это происходит в автомобилестроении

года ведомство предлагает локализовать производство не менее чем 800 товаров и изделий. Программа, которая подразумевает создание новых производств и технологий, будет реализована за счёт собственных и заёмных средств инвесторов (1,265 трлн руб.) и госволожений (ещё 235 млрд руб.).

рынке продовольствия, машиностроения, лёгкой промышленности, говорит директор департамента содействия инвестициям и инновациям Торгово-промышленной палаты Алексей Вялкин. «В первую очередь поддержку должны получить отрасли машиностроения для нефтегазовой промышленности, авиа-

КРИМИНАЛ

По пути на зону к бабушке внук обворовал попутчицу

Полицейские задержали злодея прямо на территории исправительного учреждения.

В середине марта к сотрудникам Рузаевского линейного отдела на транспорте УТ МВД по ПФО обратился начальник поезда сообщением Москва – Караганда: в одном из плацкартных вагонов обокрали пассажирку. Следующей станцией по ходу движения поезда как раз была Рузаевка. Поскольку пострадавшая девушка ехала дальше, оперуполномоченные уголовного розыска подскочили в вагон, чтобы уже в пути изучить обстоятельства происшествия.

Оказалось, что 22-летняя жительница Твери путешествовала по стране. Время в пути коротало за фотографированием всего подряд и активной SMS-перепиской. Изредка девушка перекидывалась фразами со своим соседом по купе – 20-летним жителем Брянской области. Когда насту-

пила ночь, девушка сложила всю технику на своей полке и заснул. Проснувшись утром следующего дня, первым делом потянулась за телефоном, но тот пропал. Не было на месте и цифрового фотоаппарата, а также чехла к нему. А ведь именно туда пассажирка спрятала 2 тыс. руб. Сосед по купе тоже исчез. Пострадавшая бросилась к проводнику и узнала, что парень вышел несколькими часами ранее – на станции Потьма. Всё указывало на то, что техника «ушла» вместе с ним.

Полицейские уточнили данные молодого человека. Проверка по базам данных показала, что ранее он был судим за кражу. Сыщики узнали, что парень ехал на станцию Потьма не просто так. Неподалеку находится исправительное учреждение, где отбывает наказание его бабушка.

Внук прибыл в колонию на длительное свидание. По правилам посетители оставляют все вещи в специальной камере хра-

нения и только после этого получают доступ на территорию колонии.

Полицейские выехали на место. В спецхранилище они рассмотрели багаж и личные вещи заботливого внука. Там и обнаружили похищенную технику. Сотрудникам правоохранительных органов пришлось задерживать парня прямо во время встречи с родственницей. Его доставили на станцию Рузаевка. На допросе молодой человек не стал отрицать своей вины.

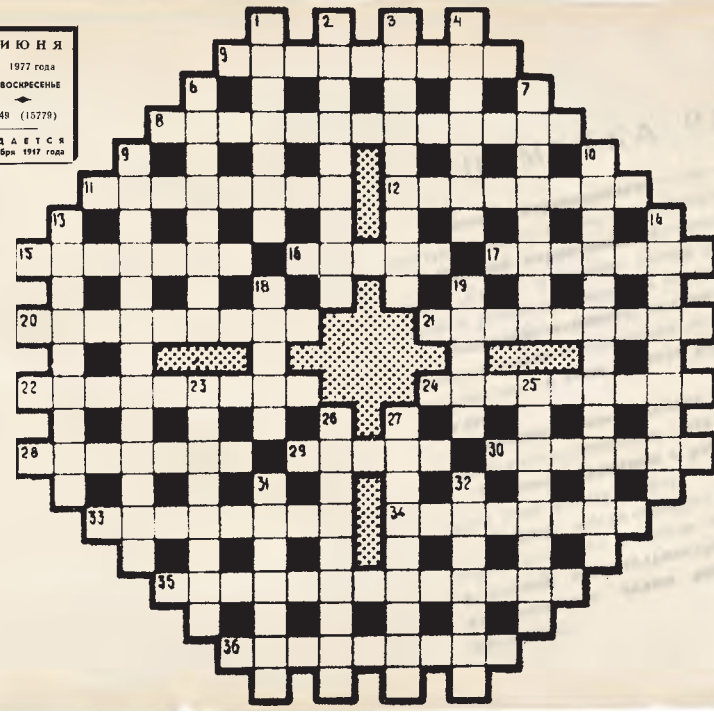
Как пояснила «Гудку» специалист по связям с общественностью Рузаевского ЛО МВД на транспорте Марина Калякулина, сотрудники следственного отделения подразделения возбудили уголовное дело о «краже, совершённой с причинением значительного ущерба». Заботливому внуку грозит наказание в виде лишения свободы на срок до пяти лет.

Елена Демиденко

МАШИНА ВРЕМЕНИ

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 5. Выдающийся русский композитор, глава «Могучей кучки». 8. Отдел языковедения. 11. Датский писатель-сказочник. 12. Тонкая пластинка, в которой прорезан рисунок, подлежащий воспроизведению. 15. Запас, наличие средств. 16. Опера Римского-Корсакова. 17. Слово, совпадающее или близкое по значению с другим словом. 20. Работник, руководящий движением транспорта. 21. Советский кинорежиссёр, актёр и драматург. 22. Небольшая перелётная певчая птица. 24. Материал для лепки. 28. Плод кукурузы. 29. Промысловая птица с ярким оперением. 30. Не высокая стенка, перила. 33. Научное предположение. 34. Вид мелиорации. 35. Гимнастическое упражнение во время езды верхом на лошади. 36. Итальянский композитор, автор опер «Любовный напиток», «Фаворитка».

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Щепень или песок, которыми засыпают железнодорожное полотно. 2. Озеро, богатое солью. 3. Раздел метеорологии. 4. Род бесшумного примуса. 6. Человек, обладающий только поверхностными знаниями. 7. Многогранник. 9. Толкование, объяснение. 10. Увольнение с военной службы. 13. Лечащий врач в больнице. 14. Художник. 18. Тупиковая железнодорожная линия. 19. Размер типографского шрифта. 23. Подразделение дистанции пути. 25. Столярный инструмент. 26. Лётчик-истребитель, первый в истории авиации применивший таран в ночном бою. 27. Устройство для отопления помещения. 31. Лёгкая быстроходная шляпка. 32. Крепко сплочённая группа людей.



Ответы на кроссворд за 2 апреля

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 5. Булаг. 6. Карат. 8. Скарб. 9. Ибсен. 13. Поле. 14. Терешкова. 16. «Буря». 17. Себака. 18. Корма. 20. Рубенс. 21. Барсова. 22. Коркино. 26. Болото. 28. Агент. 29. Состав. 31. Дёпо. 32. Третьяков. 35. Марс. 36. Тапир. 38. Сосна. 40. Помпа. 41. Комик.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Пума. 2. Тамбур. 3. Шапито. 4. Фарс. 7. Брошюра. 8. Свеча. 10. Набоб. 11. Ротор. 12. Арена. 14. Транспорт. 15. Абрикосов. 18. Ковка. 19. Апорт. 23. Торец. 24. Пеньюар. 25. Басра. 27. Офорт. 30. Самоа. 33. Европа. 34. Космос. 37. Плов. 39. Спин.

ЛИЧНЫЙ КАБИНЕТ



22.20 Профсоюзная молодёжь
Как студенты помогают нашим ветеранам? Какие акции готовят к юбилею Победы? Социальная работа молодых лидеров отраслевого профсоюза. Смотрите в программе «Личный кабинет»

15.20 СИСТЕМА ЖАТ
Инновационные микропроцессоры, центры обработки данных и другие высокотехнологичные решения. Автоматика и телемеханика для железных дорог. Смотрите в программе «1520: производство»

00.20	10.20
«ЛОКО», ВПЕРЁД!	«ЛОКО», ВПЕРЁД!
01.00	11.00
ИТОГИ НЕДЕЛИ	ИТОГИ НЕДЕЛИ
01.20	11.20
1520: КОМПАНИЯ	1520: КОМПАНИЯ
02.20	12.20
ЛИЧНЫЙ КАБИНЕТ	ЛИЧНЫЙ КАБИНЕТ
03.00	13.20
ИТОГИ НЕДЕЛИ	1520: МАГИСТРАЛЬ
03.20	14.20
1520: МАГИСТРАЛЬ	ДОРОЖНАЯ ГРАМОТА
04.20	15.20
ДОРОЖНАЯ ГРАМОТА	1520: ПРОИЗВОДСТВО
05.00	16.20
ИТОГИ НЕДЕЛИ	ПОСЛЕ СМЕНЫ
05.20	17.20
1520: ПРОИЗВОДСТВО	1520: ТРАНЗИТ
06.20	18.20
ПОСЛЕ СМЕНЫ	НОВОЕ ЗВЕНО
07.00	19.20
ИТОГИ НЕДЕЛИ	1520: ЭКОНОМИКА
07.20	20.20
1520: ТРАНЗИТ	ФИНАЛЬНЫЙ МАТЧ ТУРНИРА «ЛОКОБАКЕТ – ШКОЛЬНАЯ ЛИГА»
08.20	22.20
НОВОЕ ЗВЕНО	ЛИЧНЫЙ КАБИНЕТ
09.00	23.20
ИТОГИ НЕДЕЛИ	1520: МАГИСТРАЛЬ
09.20	
1520: ЭКОНОМИКА	

НОВОСТИ
8 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