

ЗАВТРА — ДЕНЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА

Соединяя людей и города

Все мы немного пассажиры-«железнодорожники». Хотя почему немного — целые армии дачников регулярно штурмуют пригородные электрички и под стук колёс катят на свои фазенды. Милое дело — быстро и для кошелка не накладно. Отнюдь не пустыют и фирменный орловский поезд, и быстроходный экспресс, долетающий из города первого салюта до Москвы за четыре с половиной часа. Нет, определённо невозможно представить нашу жизнь без железной дороги, её поездов и протяжных гудков — предвестников встреч и разлук. А разве гигантское экономическое пространство нашей страны, как стальными нитями, не «сшито» воедино стальными магистралями «железки»?

Интересно, о чём стучат вагонные колёса?

О важном и приятном. В самом деле, тревожиться пока нет поводов — ведь за шесть месяцев этого года, по данным пресс-секретаря Орловско-Курского отделения Московской железной дороги А.И. Сорокина, на Орловско-Курском отделении не произошло ни одного ЧП! Надо ли говорить, что это самый верный показатель безукоризненной, высокопрофессиональной работы всех наших железнодорожников? Недаром же говорят, что на «железке» военная дисциплина — это и спасает.

Ещё вагонные колёса стучат о динамичном поступательном развитии нашего отделения дороги. Давайте обратимся к цифрам — посмотрим показатели деятельности отделения в первом полугодии нынешнего года. За этот период на Орловско-Курском отделении Московской железной дороги удалось увеличить грузооборот на 5,4% по сравнению с первым полугодием 2007 года. Небольшой рост отмечен и по такому очень важному показателю, как среднесуточная производительность локомотива — 100,5% к соответствующему уровню 2007-го. Увеличилась также производительность — 108,9% к сравняемому периоду прошлого года.

Вполне удачно сложилась ситуация и на рынке пассажирских перевозок. За первое полугодие на Орловско-Курском отделении МЖД перевезено 8,5 млн. пассажиров (103,5% к аналогичному периоду 2007 г.), в том числе поездами пригородного сообщения — 3,1 миллиона (104,3%). Наша газета с удовольствием не раз писала о впечатляющих достижениях Орловско-Курского отделения дороги, которое с завидной регулярностью выходит (можно

сказать, прописано там) в лидеры Всероссийского отраслевого соревнования.

В чём секрет? Никаких секретов здесь нет. В таких случаях начальник Орловско-Курского отделения МЖД А.А. Лё-

работников, обучение их смежным профессиям. Так, в течение первого полугодия 685 человек (из рабочего состава) повысили квалификацию плюс 76 руководителей и 176 специалистов.



вин говорит примерно одно и то же: мы, дескать, сильны своими людьми. А с другой стороны, железнодорожники сильны своим отделением, администрация которого проводит грамотную целенаправленную кадровую и социальную политику. Кадровый потенциал отделения, повторим вслед за НОДом, его сила. И сила эта находится в постоянном движении — как качество растёт. Например, регулярно идёт подготовка, переподготовка

предприятий эта проблема из разряда нерешаемых — слишком затратная. Администрация Орловско-Курского отделения дороги идёт на серьёзные финансовые вложения, зная, что всё это окупится. Помните, как празднично, со слезами радости на глазах проходило заседание одного из первых жилых домов, построенных в Орле на улице Тульской с помощью Орловско-Курского отделения дороги. Хозяевами большей половины квадратных метров

целевым направлениям (в зависимости от успеваемости, разумеется), отделением дороги производятся выплаты — до минимального размера оплаты труда в отрасли.

Не обойдены вниманием и ветераны. Уходит, например, человек на пенсию, а ему за добросовестный труд помимо приятных, тёплых слов — хорошее денежное «напутствие». Таким образом было поощрено 113 работников, получивших в общей сложности 6,6 млн. рублей.

Важнейшим элементом железнодорожной социальной программы является обеспечение работников отделения, нуждающихся в этом, жильём. Не секрет, сегодня для многих

135-квартирного дома тогда стали семьи орловских железнодорожников.

А слёзы... они невольно выступали на глазах у тех, кому пришлось немало лет прожить (правильнее бы сказать — промучиться) в домах барачного типа, построенных — трудно в это поверить — аж в 1887 году.

Потом было ещё несколько домов, построенных для железнодорожников с помощью разработанной на Московской железной дороге жилищно-потехки. Это реальная корпоративная поддержка, свидетельствующая о дальновидности руководства ОАО «Российские железные дороги». Ведь очевидно, что, имея такой надёжный социальный тыл, как собственное жильё, железнодорожник и работать станет с полной отдачей.

Кстати, в этом году на станциях Орловско-Курского отделения дороги запланирована сдача трёх малоквартирных жилых домов для специалистов-железнодорожников (ст. Верховье — 4-квартирный жилой дом общей площадью 236 кв. м, ст. Остапово — 2-квартирный дом общей площадью 178 кв. м и такой же дом на ст. Глазуновка).

Интересно, а как сегодня с зарплатой у железнодорожников? Что по этому поводу стучат колёса? А здесь, как всегда — порядок. Заработок хозяев стальных трасс растёт, и неплохими темпами. Среднемесячная заработная плата в первом полугодии текущего года составила порядка 17,5 тыс. рублей. Рост к соответствующему периоду 2007-го — более 25%.

В общем, орловские железнодорожники не обижаясь. Особенно — машинисты, работники которых значительно выше названной суммы. Что объяснимо: водители локомотивов — железнодорожная элита.

...Железная дорога — это... диагноз. Те, кто пришёл сюда и познал её «прекрасный и ясный» мир, уже остаются здесь навсегда. Уйдёшь — nostalgia замучает. Поэтому и хранят железнодорожники верность своему непростому делу.

С праздником, рыцари стальных магистралей!
С. НИКОЛАЕВ.

РОССИЯ СЕГОДНЯ

Медведев запретил «кошмарить» бизнес

Силловые ведомства и представители власти должны перестать «кошмарить» средний и мелкий бизнес, заявил в четверг Президент России Дмитрий Медведев. Он поставил задачу создать «малым» бизнесменам все условия и защитить их интересы.



«Замучили проверки и всякого рода наезды по коммерческим надоям», — сказал президент на совещании по развитию малого и среднего бизнеса в городе Гагарине Смоленской области. Как передает «Эхо Москвы», Медведев сообщил, что подписал закон о противодействии коррупции, одной из главных задач которого является создание благоприятного инвестиционного климата.

Глава государства указал, что сложился «порочный круг»: бизнес тянут деньги, а сам бизнес коррумпирует власть. Если мы этот круг не раз-

рвем, то у нас так и будет». По словам главы государства, бизнесу нужно вести себя ответственно, то есть «и налоги платить, и действовать в законодательном поле, не используя чудовищных схем оптимизации».

В свою очередь государство должно позаботиться о бизнесменах, создав им такие условия, чтобы поводов для обращений в суд не возникало. «Если говорить о малом бизнесе, это способ возрождения нашей страны», — пояснил Медведев свое внимание к этой теме. — Если мы сможем 40—50% людей вовлечь в

реальное дело, мы получим другую страну».

Он также поддержал инициативу главы Федеральной антимонопольной службы Игоря Артемьева о создании по всей стране наблюдательных советов для защиты интересов малого бизнеса и заявил, что региональные власти должны законодательно обязать собственников помещений для нужд малого и среднего бизнеса заключать договоры аренды не менее чем на пять лет.

Глава ФАС России Игорь Артемьев сообщил, что примерно в 90% возбудимых дел Федеральная антимонопольная служба защищает малый и средний бизнес.

Еще одной темой совещания стало противодействие коррупции. Президент России сообщил, что подписал закон о борьбе с этим социальным злом и в ближайшее время он начнет воплощаться в жизнь.

Напомним, что Генпрокуратура уже взялась за защиту малого бизнеса. Генеральный прокурор Юрий Чайка накануне поручил создать при региональных прокуратурах общественные советы по защите малого и среднего бизнеса с участием представителей общественных организаций и объединений предпринимателей.

По сообщениям информгентств.

РЕКОМЕНДУЮТ УЧЕНЫЕ

Хорошему зерну — хорошая цена

Урожай нынешнего года обещает быть рекордным. Однако аграриям следует помнить, что стоимость зерна пшеницы определяется не только валовым сбором, но прежде всего качеством. Одним из основных показателей качества зерна на международном рынке является содержание в зерне белка, которое варьируется от 6 до 25%. Для выпечки хлеба требуется зерно с минимальным содержанием белка — 12%.



Хлебопекарные свойства муки из зерна мягкой пшеницы тесно взаимосвязаны с количеством и качеством клейковины. Поскольку клейковина представлена двумя белками — глютелином и глиадином (1:1) — и лишь 10% остаточного крахмала, то по содержанию белка в зерне можно косвенно определить и содержание клейковины. Это соотношение колеблется в пределах 1 : 1,5 — 2,5. Для прямого определения клейковины используют ряд приборов, таких, как МОК-1, Глотоматик 2200, ИК-анализаторы. Однако они наряду с высокой производительностью занижают показатели содержания клейковины на 3—5% и требуют обязательной калибровки на основании ручной отмычки по ГОСТу 135861-91.

Различия в качестве зерна зависят не только от сорта, климатических условий, доз внесения удобрений, но могут проявляться даже в пределах одного и того же поля.

По данным ВНИИЗБК, содержание клейковины сорта «московская-39» колеблется от 24,4 до 33,6% и I группы качества, а у сортов австрийской селекции — «тамбор», «комфорт», «сириус» — от 19,6 до 26,6%, II группы качества. В зависимости от предшественника количество клейковины также существенно изменялось. По гороху и чистому пару оно колебалось в пределах 26 — 34,8%, по зерновому — 17,6 — 23,6%.

Внесение расчетных доз удобрений увеличивает содержание клейковины на 5 — 7%. Особенно заметно действие удобрений на содержание клейковины в загущенных посевах. Так, у сорта «московская-39» в 2006 г. при норме высева семян 4,5 млн./га содержание клейковины составило 26,8%, внесение расчетных доз удобрений увеличило этот показатель до 34,4 и 35,2%.

Важным фактором повышения количественных и особенно качественных показателей клейковины в зерне является внесение азотных удобрений. Оно в зависимости от содержания азота в почве должно складываться из ранневесенних подкормки (30 кг/га), второй подкормки в фазу выхода растений в трубку (30 кг/га) и третьей внекорневой подкормки мочевиной (30 кг/га) при обработке флагового листа в период формирования зерна. В 2007 году этот агроприем позволил получить высококачественное зерно с содержанием клейковины 29,6 — 33,6%.

Количество клейковины зависит от многих факторов, прежде всего от сортовых особенностей, хотя последние могут существенно сглаживаться условиями произрастания, технологией возделывания зерна, дозами удобрений и т.п. Государственным Комитетом по сортиспытанию принята классификация, согласно которой массовая доля клейковины для сильных пшениц должна быть не менее 28 — 32%, ценных — 25%, филлеров — 22 — 24% и слабых — 15%. В муке эти показатели должны быть на 2 — 4% выше. Из слабой муки хлеб получается низкого качества, из ценной можно выпекать высококачественный хлеб, но и может использоваться как улучшитель слабой пшеницы. Хлебопекарные свойства зерна пшеницы в еще большей степени определяются качеством клейковины: растяжимостью, упругостью, эластичностью, вязкостью, а также способностью сохранять исходные физические свойства при отмыкании и последующей отлежке.

В настоящее время ВНИИ зерна и продуктов его переработки приняты три основополагающих показателя, характеризующих каждую партию зерна: массовая доля клейковины, ее качество и число падения. Первые два показателя известны специалистам сельского хозяйства, третий пока недостаточно широко используется и заключается в определении активности альфа амиллазы и выражается в секундах. При числе падения < 150с отмечается высокая активность фермента и мякоть хлеба будет липкой (особенно характерно снижение числа падения для полегавших и проросших хлебов), при более высоких данных — >200 — 300 с — хлеб характеризуется хорошим качеством мякоти, такие пшеницы относят к сильным и ценным сортам.

В. ЗОТИКОВ.
Директор ВНИИЗБК,
доктор сельскохозяйственных наук,
профессор.

У Сергея и Натальи Филипповых свой домик в поселке Малая Куликовка, где они живут тихо и мирно, возделывая огород. Но есть у семьи Филипповых еще и «второй дом» — это фирменный поезд «Тургенев» №604/29, начальником которого работает Сергей, а проводницей — его жена Наталья.

После окончания школы перед Сергеем Филипповым не стоял вопрос, какую выбрать профессию: его родители работали на железной дороге, и он, не задумываясь, пошел по их пути. Должность начальника поезда Сергей получил три года назад, до этого он много лет проработал проводником. Так что все тонкости «вагонного дела» изучил в совершенстве.

— Со временем я заочно окончил институт со сложным названием, — смеется Сергей, — Российский государственный технический университет путей сообщения. Не скрою, я хотел быть начальником поезда, ведь какой солдат не хочет стать генералом... Должность у Филиппова очень ответственная — нужно следить за порядком в поезде. Ведь ныне пассажиры, чтобы не скучать во время поездки, скрашивают свое времяпровождение распитием спиртных напитков. К сожалению, не всегда «веселье» заканчивается благополучно: нередко Сергею приходится высказывать разбухшимся пассажирам в ближайших станциях.

— Люди едут отдыхать на море, но из-за своей беспечности оказываются в милицейском участке чужого города, — рассказывает наш герой. В штабном вагоне у Филиппова свое купе, где установлена специальная радиорубка — он может связаться и с проводником любого вагона, и с милицией.

Три года назад поезд Орел — Москва стал фирменным и получил название «Тургенев». Теперь поезд достав-

Жизнь под стук колес

ляет пассажиров до Москвы, потом отправляется в Симферополь и назад в Орел через Москву. Такой летний маршрут (май — октябрь) длится четверо суток. Вот и получается, что четверо суток наши герои в дороге и четверо — дома.

Наталья сначала и не думала, что свяжет свою жизнь с железной дорогой. Она получила профессию портного, но вскоре поняла, что хочет быть ближе к супругу, который так много времени проводил в поездках. Наталья закончила специальные курсы для проводников и вот уже восемь лет колесит по стране вместе со своим мужем Сергеем.

— Я ни разу не пожалела, что сменила профессию. Мне очень нравится работать на железной дороге. Это же постоянное общение с людьми, новые города... Скучаем, конечно, по дочери, которая ждет нас дома, пока мы в поездке, но она у нас тоже скоро станет железнодорожницей. Правда, Софья? — хитро улыбаясь, спрашивает Наталья у двенадцатилетней Сонечки.

Наталья родилась 13-го числа, всё под этим несправедливо обиженным молвой номером приносит ей удачу, и поэтому она обрадовалась, когда за ней закрепили 13-й вагон. Рассказывая о своем вагоне, Филиппова светится гордостью: ведь все-таки второй дом. Фирменный поезд «Тургенев» пассажиры любят. Это один из лучших поездов в депо: в составе имеется вагон повышенной комфортности, специально оборудованное купе для инвалидов, лифты-подъемники, вагон-ресторан, био- и вакуумные туалеты.

Действительно, поезд «Тургенев» производит очень приятное впечатление. Вот он стоит на блестящих рельсах, отливая на солнце ярко-зеленой свежей краской.

— У нас все пассажиры постоянные. Даже вагоны все время одни и те же выбирают. Например, у меня есть



одна пассажир-дедушка, который ездит только в моем вагоне, — рассказывает Наталья.

Многие люди тяжело переносят дорогу, но привлекательное обхождение проводницы поможет таким скрасить дорожную тоску. Неудивительно, что Наталья пассажиры любят и ценят: от всего ее облика веет теплом, домашним уютом.

Кому-то кажется, что проводники поездов, направляющихся на юг, к морю, везет больше других. Доехал до Симферополя, а там стоянка семь часов — вот и беги скорее к морю. Ан нет, Наталья рассказывает, что, вопреки, уборка вагона отнимает около трех часов времени, а во-вторых, для того чтобы покинуть вагон, проводнику нужно записаться в специальный журнал, где указать цель и время отсутствия.

— Да и до моря далековато... Успеваем только на местном рынке фруктов

тов дочке купить. Да и, честно говоря, мы так устаем, что хочется просто принять душ и поспать, — делится с нами Сергей.

Сергей и Наталья работают всегда в одну смену. Даже на работе они не хотят расставаться друг с другом.

— Поезд №604/29 прибывает на первую платформу, — звучит на вокзале голос диспетчера.

Веселье, загоревшие под южным солнцем пассажиры роятся на перроне, обнимаются с родными. Для них путешествие на поезде — это всегда волнительное, необыкновенное событие. А чета Филипповых просто возвращается домой с работы...

Сергей и Наталья, взявшись за руки, покидают состав, выходят из здания вокзала, чтобы побыстрее оказаться в своем милом, родном домике, где их ждет дочка Соня.
Марьяна МИЩЕНКО.
Фото Сергея МОКРУСОВА.