

Магистраль, где ценят новаторов

50 лет Московской железной дороге в современных границах

Историю, как известно, делают люди. А история Московской железной дороги написана героическим трудом столичных железнодорожников. Принято говорить, что железнодорожники — люди особенные. Это справедливо. Ведь ритм стальных магистралей поглощает целиком, формирует образ жизни и судьбу человека, который не мыслит себя без дороги. Так было всегда, и именно люди — основной резерв, потенциал, главное богатство дороги.



Владимир СТАРОСТЕНКО.
Начальник Московской железной дороги — филиала ОАО «Российские железные дороги».

Конечно, история этой работающей магистрали началась гораздо раньше — со второй половины 19-го века, когда в центральной России начался массовое строительство и развитие железных дорог. Однако именно в 1959 году начался новый отсчет времени Московской железной дороги. В нашей стране тогда значительно возросли потоки грузовых перевозок, и возникла необходимость в более эффективной системе управления перевозками. Так ровно 50 лет назад несколько железных дорог были объединены в одну, получившую название Московской.

Вспомним, сколько важнейших событий произошло за последние 50 лет в нашей стране, в судьбе каждого из нас. Это живая история. А можно ли представить себе без железной дороги, бесперебойно перевозившей грузы и пассажиров, связывающей регионы, предприятия и сердца множества людей? Попробуйте это сделать. Не получится!

Московская железная дорога — это 13 тыс. километров путей. Она проходит по территории 14 субъектов РФ, включает семь отделений дороги: Московско-Курское, Московско-Рязанское, Московско-Смоленское, Тульское, Орловско-Курское, Смоленское, Брянское. У Московской железной дороги есть своя характерная особенность: широкая разветвлен-

ность. В самом ее напряженном узле — Московском железнодорожном узле — сходятся 11 радиальных направлений, которые связаны между собой Малым кольцом (протяженностью 54 км), Большим окружным кольцом (558 км) и многочисленными рокадными линиями. Такой сложной транспортной сети не имеет ни одна другая дорога ОАО «РЖД».

Но самая большая гордость Московской железной дороги — это ее работники, специалисты высокого класса. Сейчас на Московской железной дороге трудятся более 90 тыс. человек, при этом 20 тысяч — это молодежь в возрасте до 30 лет. С высшим и средним образованием — более 23 тысяч человек. На учете на Московской железной дороге состоят более 62 тысяч ветеранов.

Среди них 17,5 тысячи — ветераны Великой Отечественной войны, три тысячи участников боевых действий и 13,2 тысячи тружеников тыла. Среди них — 10 Героев Социалистического Труда, один полный кавалер ордена Славы и двое — Трудовой Славы. 1394 ветерана дороги награждены высшей отраслевой наградой — знаком «Почетный железнодорожник». Ими гордится весь коллектив МЖД.

Московскую железную дорогу по праву называют магистралью новаторов. Именно здесь родились многие передовые методы, которые потом применялись на всей сети дорог страны, что помогало наращивать объемы перевозок, снижать их себестоимость, лучше использовать технику.

С одной из таких передовых технологий, внедренных железнодорожниками, мы, жители Орловской области, уже давно знакомы. И успели оценить ее несомненные преимущества. Получая желанный билет на поезд в кассах Орловского железнодорожного вокзала, мы видим, что кассир вводит данные, нажимая на клавиши компьютера. При этом информация о наличии свободных мест в вагонах поступает мгновенно. Мы к этому привыкли. А знаете ли вы, что новая технологическая система автоматизации билетно-кассовых операций «Экспресс», работающая в режиме реального времени, впервые в нашей стране была внедрена именно на Московской железной дороге?

Разработка этой системы началась на Московском железнодорожном узле в 1964 году, а 29 апреля 1972 года она уже начала действовать. Сначала только в четырех кассах предварительной продажи билетов в столице, а потом эта технология все шире распространялась. На смену автоматизированной системе «Экспресс-1» пришла более мощная и совершенная «Экспресс-2». К концу 1985 года вся продажа билетов стала осуществляться только с помощью системы «Экспресс-2» через 700 терминалов, установленных в кассах Московского железнодорожного узла. В течение 1986 года на автоматизированную систему были переведены все станции Московской железной дороги, включая находящиеся в Орловской области. А сейчас мы приобретаем билеты с помощью еще более совершенной системы, использующей передовые информационные технологии, — «Экспресс-3».

Успели оценить многие орловцы и качество другой услуги Московской железной дороги, основанной на применении новаторских технологий. Многие из нас сейчас предпочитают ездить в Москву на скоростном электропоезде «Экспресс». Коротшему, как известно, привыкаешь быстро. Всего четыре с половиной часа в пути — и мы уже в столице.

А вы знаете, что на Московской желез-

ной дороге находится одно из больших в России РЭД (ремонтно-эксплуатационное депо)? Оно было введено в эксплуатацию 2 августа 2000 года. Здесь были «обкатаны» все передовые технологии по подготовке составов в рейс, ремонта и диагностики подвижного состава, изменения подхода к планированию объемов перевозок и всей структуры управления технологическим процессом работы предприятия.

Именно на Московской железной дороге появилась первая в России автоматическая система контроля, учета пассажиров электропоездов. Первые турникеты были установлены на МЖД в 1999 году, а к началу 2009 года этой системой были оборудованы все восемь крупнейших вокзалов Москвы и многие остановочные пункты. Привыкли к турникетам и пассажиры на вокзале станции Орел, проходящие на посадку в электрички.



Кстати, колоссальный объем пригородных перевозок — существенная особенность Московской железной дороги. В 2008 году, например, столичные железнодорожники отработали в пригородном сообщении 570,9 млн. человек. Для сравнения: в 2007 году — более 545 млн. пассажиров. По статистике, из всех пригородных поездов, которые отправляются в нашей стране, более половины приходится на Московскую железную дорогу. В сутки по этой магистрали отправляются 2920 пригородных и 370 пассажирских поездов. Ежедневно на Московскую железную дорогу электричками пользуются в среднем около полутора миллионов человек.

В августе 2002 года на Московскую же-

лезной дороге начала действовать первая в стране линия скоростного интермодального сообщения Павелецкий вокзал — аэропорт Домодедово. А сейчас авиапассажиры с любого из московских железнодорожных вокзалов, в том числе Курского, могут быстро добраться до аэропорта и обратно. Эта услуга перспективна: пассажиры ценят комфорт, скорость, возможность путешествовать без проблем, связанных с доставкой багажа и оформлением билетов.

В 2008 году на Московской дороге началась опытная эксплуатация газотурболокомотива — мощного, уникального локомотива, работающего на природном сжиженном газе.

А еще в прошлом году на Московской железной дороге был развернут опытный полигон спутникового мониторинга. С помощью прорывной инновационной технологии «ГЛОНАСС» в центре диспетчер-

ской службы введены многие технологические новшества, передовые приемы труда, новых пассажирских услуг: все эти 50 лет активно участвовали и орловские железнодорожники. В историю Московской железной дороги, например, прочно вошло имя начальника вокзала станции Орел П.В. Казанцева. Он работал здесь с августа 1943 года, когда Орел был освобожден от немецко-фашистских захватчиков, до 1976 года. Под его руководством орловский вокзал стал одним из лучших в нашей стране. Орловские железнодорожники в числе первых на МЖД внедряли передовые методы обслуживания пассажиров. Здесь появились такие услуги, как выдача прямой и обратной плацкарты, доставка билетов и багажа на дом, и другие. За опытом в Орел приезжали железнодорожники из многих областей.

В историю Московской магистрали вошли и многие другие инициативные орловские железнодорожники. Коллектив Орловско-Курского отделения МЖД всегда активно вел и продолжает сейчас вести большую работу по внедрению современных технологий, повышению качества обслуживания пассажиров. Это отделение не раз занимало первые места в отраслевом соревновании на Московской железной дороге.

В Орловско-Курском отделении, как и на всей магистрали, осуществляется большая социальная программа. Здесь поощряют новаторов, ценят людей за творчество, трудолюбие, преданность своей работе. Все это подтверждает, что Московская железная дорога — одно из крупнейших транспортных предприятий России — ориентируется на максимально высокий уровень обслуживания населения и владельцев грузов.

Подготовила В. КРУГЛОВА.

СЕССИЯ ГОРСОВЕТА

На повестке дня — городские проблемы

В четверг 27 августа депутаты городского Совета собрались на первое после летних каникул заседание. На повестке дня значилось более двадцати вопросов, в том числе об исполнении бюджета за первое полугодие 2009 года, о готовности городских школ к новому учебному году, о ходе подготовки к отопительному сезону 2009—2010 гг. в Орле.

ПЛЮСЫ И МИНУСЫ ГОРОДСКОГО БЮДЖЕТА

Как сообщила депутатам заместитель начальника финансового управления администрации г. Орла Е. Полякова, за шесть месяцев текущего года городской бюджет получил 1 миллиард 263,8 миллиона рублей доходов. Это чуть более 40 процентов от годового плана. При этом надо учесть, что план по налоговым доходам (а это традиционно основной источник доходной части бюджета) перевыполнен на 0,7 процента. Так, например, налоговые поступления по ЕНВД (единный налог на вмененный доход) увеличились на 7,9 миллиона рублей в результате ареста имущества должников и списания с их счетов задолженности по налогам. На 3,1 миллиона рублей возросли платежи по земельному налогу (за счет досрочной уплаты); на 5,6 миллиона рублей больше, чем было запланировано, поступило в бюджет от взимания штрафов. Наконец, собираемость налога на доходы физических лиц превысила запланированную сумму на 8,7 миллиона рублей.

А вот что касается прочих источников доходов бюджета Орла, то здесь дела обстоят не так гладко. Городская казна недополучила весьма существенную сумму за аренду муниципальной земли (три миллиона рублей), за подключение к водопроводно-канализационной сети (11,1 миллиона рублей), за негативное воздействие на окружающую среду (полтора миллиона) и т. д. Несомненно, негативную роль здесь сыграла кризисная ситуация в экономике. Однако, как отмечают специалисты контрольно-счетной палаты г. Орла, нельзя сбрасывать со счетов и факты неэффек-

тивного использования муниципального имущества, а также нарушения, повлекшие потери бюджета.

Что касается бюджетных расходов, то и здесь картина далека от идеальной. За первое полугодие 2009 года город израсходовал 1 миллиард 301,3 миллиона рублей (это 86,1% от плана). Структура расходов носит по преимуществу характер социального направления. Однако депутаты обратили внимание на то, что крайне мало средств было использовано на ремонт детских садов (4,1% от годового плана), поликлиник (16,3%), всего на 22,1% был исполнен план капитального строительства, совсем не использовались бюджетные средства на финансирование целевой программы «Обеспечение жильем молодых семей на 2006—2010 годы». Как пояснила Е. Полякова, столь низкий уровень расходов объясняется недополучением необходимых средств из бюджетов вышестоящих уровней, а также тем, что на счетах организаций-бюджетополучателей имеются неиспользованные остатки денежных средств.

Не сможем удержаться от упреков в адрес городской администрации депутат А. Коровин — руководитель муниципального трамвайно-троллейбусного предприятия. По его словам, за первое полугодие этого года мэрия задолжала ТТП около восьми миллионов рублей. Речь идет о возмещении расходов за бесплатную перевозку пассажиров, пользующихся льготами. Отвечая депутату, Е. Полякова сослалась на финансовый кризис и объяснила, что в данной ситуации бюджетные средства в первую очередь направляются на финансирование социально значимых статей.

Хотелось бы согласиться с Еленой Викторовной, но вот ведь что интересно: такая статья бюджета, как озеленение, — тоже социаль-

ная? Или все-таки нет? Судите сами: в первом полугодии 2009-го на озеленение было потрачено 17,9 миллиона рублей. А на возмещение затрат, связанных со льготным проездом граждан, МПТ «ТПП» получило 14,1 миллиона. И это на 16 миллионов меньше, чем в первом полугодии 2008-го! Так что же все-таки важнее — слоники в парке и вазоны с цветочками или нормальная работа городского транспорта?

Исходя из всего вышесказанного депутаты рекомендовали администрации Орла принять все меры к исполнению доходной части бюджета, не допускать неэффективного и нецелевого использования бюджетных средств, пересмотреть объемы ассигнований на компенсацию выпадающих доходов муниципальных предприятий за перевозку льготников, а также эффективно пополнять городскую казну и разумно расходовать бюджетные средства. Прислушались ли к рекомендациям депутатов городские чиновники, покажет время.

НАКАНУНЕ УЧЕБНОГО ГОДА

Вопрос о готовности городских школ к новому учебному году подробно обсуждался депутатами горсовета накануне сессии — на заседаниях районных территориальных депутатских групп и комитета по социальной политике. А потому, заслушав информацию начальника городского управления образования А. Шатохина, депутаты отметили, что администрацией города предпринят целый комплекс мер для обеспечения подготовки учреждений образования к стабильной работе в 2009—2010 учебном году (подробно об этом «Орловская правда» писала в предыдущих номерах).

Тем не менее, как отметил А. Шатохин, в сфере образования остается целый ряд нерешенных проблем. Так, некоторые здания школ требуют капитальный ремонт, замена оконных блоков, в плачевном состоянии находится асфальтовое покрытие на территории школ и детских садов, в ряде учреждений образования необхо-

димо установить ограждение и системы видеонаблюдения. Одной из самых острых по-прежнему остается проблема нехватки мест в орловских детских садах. Решать ее пытаются созданием дополнительных групп — о строительстве новых зданий детсадов речь пока не идет.

Еще один вопрос, поднятый на сессии горсовета заместителем мэра Е. Данилевской, связан с организацией питания учеников. Он не был внесен на повестку дня (по формальным причинам) и обсуждался в разделе «Разное», однако именно эта проблема волнует сегодня многих горожан — родителей школьников.

Как сообщила Е. Данилевская, в администрации города была создана рабочая группа (в нее вошли и депутаты горсовета), которая накануне учебного года разработала все возможные варианты организации питания школьников — с учетом новых санитарных норм. В результате предлагается сохранить бюджетное финансирование питания из расчета 11 рублей на завтрак и 12 рублей — на обед (для детей, посещающих группу продленного дня). Разницу (а по новым требованиям Роспотребнадзора детей в школах нужно кормить на 65 рублей в день), скорее всего, придется оплачивать родителям — и делается это будет опять же, скорее всего, в добровольном порядке.

Е. Данилевская предложила вынести этот вопрос на внеочередную сессию горсовета. О том, к какому решению придут городские власти в вопросе школьного питания, мы обязательно сообщим читателям «Орловской правды».

ГОТОВ ТРУБЫ ЛЕТОМ

Подготовка жилищно-коммунального хозяйства города к отопительному сезону 2009—2010 годов — одна из важнейших задач, стоящих в данный момент перед городской властью. О том, насколько готов город к зиме на сегодняшний день, депутатом рассказал начальник управления по развитию городского хозяйства Р. Бабич.

По состоянию на 10 августа пас-

порта готовности систем отопления были получены на 1421 многоквартирный дом (это 61% от общего количества домов). По информации Р. Бабича, подготовка к отопительному сезону ведется в основном в соответствии с планами и графиками производства работ и систематически контролируется городским оперативным штабом.

Между тем в данной сфере по-прежнему остается много нерешенных проблем. Так, например, качество отопления в 76-м и 82-м кварталах Заводского района города Орла традиционно вызывает нарекания жителей — и улучшится ли ситуация в этом году, пока неясно. Мало того, депутаты опасаются, что проблемы с отоплением зимой 2009—2010 годов возникнут и у жителей нескольких домов по улицам Автостроительной и Высоковольтной. Дело в том, что теплоснабжение этих зданий осуществляется хозяйствующими субъектами, чье финансовое состояние не гарантирует бесперебойного снабжения жителей теплом.

Финансовые проблемы имеются и у ОАО «Орелтеплоэнерго». Из-за несвоевременного поступления денежных средств от управляющих организаций за потребленную теплоту предприятие пока не укладывается в график реконструкции котельных, приобретения необходимых материалов и оборудования. Серьезную сумму потребители задолжали и ОАО «Орловская теплосетевая компания» (более 283 миллионов рублей), и депутаты справедливо опасаются, что это не позволит провести все необходимые мероприятия по подготовке к отопительному сезону в запланированные сроки.

В итоге горсовет рекомендовал администрации Орла усилить контроль за ходом подготовки к зимнему отопительному сезону, обеспечить устранение недостатков, а предприятиям ЖКХ принять все меры, чтобы своевременно и качественно выполнить все предусмотренные работы.

Татьяна ФИЛЕВА.

В Орле начало работу православное сестричество во имя преподобномученицы великой княгини Елисаветы Феодоровны. Его члены займутся уходом и духовной поддержкой пациентов медицинских учреждений Орловской области. О первых шагах в этом направлении сегодняшня беседа с настоятелем Свято-Троицкого храма города Орла иереем А. Михалевым.

Свет Христовой веры

На протяжении всей своей истории Церковь имеет деятельное попечение о больных, исполняя повеление Господне: «Будте милосерды, как и Отец ваш милосерд». Русская православная церковь во все времена и в различных условиях своего существования никогда не пренебрегала делами милосердия, поощряла к служению больным, благословляя рядом с ним разделять ее и с пониманием относиться к его состоянию. Именно поэтому человек, желающий посвятить себя помощи другим людям, должен обладать чувством сострадания и в то же время своей любовью к ближнему нести свет Христовой веры. Призвание священника, работающего в больнице, — помогать каждому, кто в этом нуждается. Слово священника, обращенное к больному, должно исходить из любящего и сострадательного сердца.

В настоящее время в Орловской области действует сестричество в помощь пациентам Орловского областного онкологического диспансера и областной клинической больницы им. МОНРА.

— Когда возникла идея об учреждении сестричества с целью помощи пациентам? — По приезде на Орловскую кафедру владыка Пантелеимон обратился к духовенству с просьбой начать работу с больными, находящимися на лечении в медицинских учреждениях Орла и области. Теперь 12 августа можно считать началом работы православного сестричества в городе Орле.

— В чем заключается такая работа? — Для людей верующих встреча в больнице со священником имеет неосцени-

мое духовное значение. На данный момент работа сестер и священников будет заключаться в том, чтобы выслушать больного, находящегося на больничной койке. Ведь не всегда у медицинских работников есть время и возможность пообщаться с больными, поинтересоваться их семейными, житейскими нуждами людей. Человеку всегда легче пережить боль, если находящийся рядом с ним разделяет ее и с пониманием относится к его состоянию. Именно поэтому человек, желающий посвятить себя помощи другим людям, должен обладать чувством сострадания и в то же время своей любовью к ближнему нести свет Христовой веры. Призвание священника, работающего в больнице, — помогать каждому, кто в этом нуждается. Слово священника, обращенное к больному, должно исходить из любящего и сострадательного сердца.

В настоящее время в Орловской области действует сестричество в помощь пациентам Орловского областного онкологического диспансера и областной клинической больницы им. МОНРА.

— В некоторых епархиях при больницах действуют часовни и даже храмы. Будет ли их пример перенесен и на орловскую землю? — В настоящее время на территории областной больницы идут подготовительные работы для строительства часовни во имя святого великомученика Георгия Победоносца, где все пациенты смогут найти помощь со стороны духовенства. Русская православная церковь вновь обрела законное право войти в больницу с проповедью о Христе, со словом утешения и надежды, с деятельной заботой о больных, не оставляя их и здесь без духовного врачевания.

Записал Антон УХИН.