

2. | ВНЕДРЕНИЕ

С Савёловского вокзала столицы начали курсировать новые комфортабельные пригородные поезда-экспрессы

4 октября 2011 года www.gudok.ru
вторник www.gudok.info
№ 179 (24899) E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

4. | ПРОБЛЕМА

Поезд Санкт-Петербург – Хельсинки «Аллегро» не выдерживает перехода с постоянного тока на переменный

5. | ТЕХНОЛОГИИ

В ОАО «РЖД» появится Единая автоматизированная система учёта дизельного топлива

7. | УСЛУГИ

Нотариусы собираются устраниить огромные очереди и повысить свой профессионализм

ГУДОК



Ежедневная
транспортная
газета

Выходит
с 23 декабря
1917 года

Тираж
152585
экземпляров

| От редакции

Без права на защиту

Руководитель ФАС Игорь Артемьев предложил ликвидировать закон «О естественных монополиях», включив его в качестве отдельной главы в закон «О конкуренции». По его словам, нормы обоих документов противоречат друг другу, и это затрудняет отстаивание в судах дел о нарушениях монополистов. Закон, конечно, отменить можно. Но вряд ли от этого сразу появится конкуренция в такой сфере, как инфраструктура железнодорожного транспорта. Скажем, если на отрасль будут распространяться нормы закона «О конкуренции», то таким образом ФАС признаёт, что никакого особого места у железных дорог нет, они являются обычным субъектом конкурентного рынка.

В ходе реформы перевозочная деятельность была выделена в отдельный сегмент, существующий по законам конкуренции. Но это не повод, чтобы лишать всю отрасль одного из основополагающих актов, регулирующих её деятельность. Может быть, стоит ограничиться внесением в закон изменений, фиксирующих последние тенденции, связанные с выводом перевозочной составляющей из монопольного сегмента?

Ликвидация закона о естественных монополиях лишит ОАО «РЖД» возможности на справедливое отстаивание своих прав в суде и значительно расширить полномочия ФАС по вмешательству в деятельность компании. Подобный пример уже был в истории британских железных дорог. Частные перевозчики не скрывали, что значительная доля их прибыли получалась не от перевозок грузов, а от компенсаций от государственного владельца инфраструктуры за то, что он не мог удовлетворить их заявки. Законодательство было построено таким образом, что владелец инфраструктуры не мог отказать перевозчикам, и те подавали заявки именно тогда, когда дорога не могла их исполнить.

При отсутствии закона о естественных монополиях подобная ситуация может повториться: тогда любая претензия в адрес ОАО «РЖД» с большой долей вероятности может быть удовлетворена вне зависимости от того, справедлива она или нет.

Понятно, что ФАС, оправдывая своё название, ведёт борьбу с проявлениями монополизма в экономике. Но, может быть, стоит воздержаться от однозначного определения монополии как вредного явления, по крайней мере там, где альтернативу ей найти затруднительно.

ЦИФРА ДНЯ

88,9 МЛН

ПАССАЖИРОВ ПЕРЕВЕЗЕНО В СЕНТЯБРЕ 2011 ГОДА НА ИНФРАСТРУКТУРЕ ОАО «РЖД», ЧТО НА 6,3% БОЛЬШЕ, ЧЕМ ЗА АНАЛОГИЧНЫЙ ПЕРИОД ПРОШЛОГО ГОДА.

Блиц

Немелкая работа

РЖД запустят новый сервис по доставке небольших грузов – начиная с 30 кг



Максим Николаев,
главный инженер
Дальневосточной
дирекции
по управлению
терминално-
складским
комплексом

– Какие направления в работе дирекции сегодня наиболее перспективны?

– Переработка тарно-штучных и тяжеловесных грузов. Именно этот сегмент мы развиваем как комплексную услугу для грузовладельца. Да, у нас сохраняются большие объёмы работ, свя-

занные с погрузкой-выгрузкой контейнеров, но это всё-таки не профильный бизнес, хотя мы здесь активно сотрудничаем с «ГрантКонтейнером».

Сегодня вместе с ОАО «РЖД-логистика» готовим услугу по отправке со станций мелких партий груза, начиная с 30 кг, с использованием инфраструктуры региональных дирекций. Перевозки в среднетоннажных контейнерах не всегда рентабельны для перевозчика и удобны для клиента. Поэтому ведутся поиски альтернативы. Сейчасрабатываются схемы продвижения таких грузов между нашими терминалами, ценообразование услуг.

– Как в целом складывается деятельность дирекции?

– В январе – августе нами разработано 8,9 млн тонн, что на 14% больше прошлогоднего. Ещё в некоторые месяцы 2010 года мы преодолели важный рубеж в 1 млн тонн. А в 2011-м

у нас не было ни одного месяца, когда переработка опускалась ниже этой отметки.

Уровень получаемых доходов с одной погружённой тонны за восемь месяцев вырос в полтора раза. Если изначально дирекция была нацелена главным образом на погрузочно-разгрузочные работы, то сейчас всё более очутимую выручку приносят сопутствующие услуги: тарировка, экспедирование, складское хранение.

– Остаётся ли важной работа с грузовладельцами в зонах таможенного контроля?

– Конечно. Здесь основная точка роста – станция Хабаровск-2, где в начале 2010 года заработал склад временного хранения таможенных грузов. В Хабаровске уже имелись подобные склады, поэтому мы вошли в конкурентный сектор. И достаточно удачно. Максимально охватили грузы, следующие по дороге.

Беседовал Павел Усов

Ситуация

Ждать некогда

Для перевозки угля необходимо привлекать парк всех собственников



Компания находящимися в её управлении полувагонами, которые составляют около трети от общего парка, обеспечила поставку 66% угля для нужд ЖКХ, причём тенденция сокращения доли вагонов независимых операторов нарастает.

При избытке грузового парка для перевозки грузов в полном объёме, в том числе для нужд ЖКХ, вагонов по-прежнему не хватает. Консолидированный парк под управлением ОАО «РЖД», включая полуваагоны ПГК и ВГК, составляет 144 тыс., или 33%, а парк полуваагонов других собственников – 286 тыс.

При таком соотношении компании тяжело взять на себя обязательства по 100-процентному завозу угля для ЖКХ и других социально значимых грузов.

Кроме того, «дочки» РЖД работают ещё по тарифам, установленным для инвентарного парка компании, в то время как другие

частные собственники вагонов не желают стоять в очереди под погрузку угля для ЖКХ

операторы, свободные от социальных обязательств, устанавливают более высокие цены и в ущерб тому же углю стараются перевезти наиболее высокодоходные грузы.

Сложившаяся ситуация обсуждалась на селекторном совещании, которое провёл вчера первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Морозов. В нём участвовали заместитель министра регионального развития Анатолий Попов и заместитель министра транспорта Андрей Недосеков, а также энергетики, представители угледобывающих компаний, региональных властей.

РЖД неоднократно обращались к операторам с предложением консолидации вагонов различных собственников, что позволило бы обеспечить заявки грузоотправителей и максимально использовать инфраструктуру прежде всего за счёт эффективного управления парком. Выиграли бы все, считает Вадим Морозов.

Критическая ситуация сложилась в Кузбассе – регион завален полуваагонами, принадлежащими разным собственникам. При этом вагоны приходят по перевозочному документу и с оплаченным тарифом, поэтому у перевозчика нет права что-либо с ним сделать для освобождения пути.

По словам начальника Западно-Сибирской дороги Александра Целько, даже с пропуском пассажирских поездов появились проблемы, не говоря уже о затруднениях с адресной отправкой угля вагонами ПГК и ВГК. Он также акцентировал внимание на повторяющейся из года в год проблеме: неравномерном предъявлении угля для предприятий ЖКХ и энергетики в течение года, из-за чего резко возрастает нагрузка в августе – сентябре.

> Окончание | 3

ОПЕРАТИВНОЕ СОВЕЩАНИЕ

Решающий месяц

Компания выполнила план за сентябрь

План погрузки в сентябре компания выполнила. Всего по итогам 9 месяцев погрузка составила 921,7 млн тонн, с приростом к прошлому году 3%.

Прирост погрузки был отмечен по всем номенклатурным группам к уровню 2010 года за исключением небольшого снижения по нефтяной группе на 0,7%, за счёт снижения экспорта и по лесным грузам на 2,9%.

Как было отмечено вчера в ходе оперативного совещания, которое провёл президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, проблемы с выполнением планов по погрузке в предыдущем месяце автоматически создают трудности для следующего месяца.

Оперативная информация это подтверждает. За первые числа октября погрузка идёт с отставанием в 700 тыс. тонн.



Есть опасность, что в скором времени эта цифра возрастёт, так как к непосредственно погрузочным проблемам добавляются и сложности, возникающие в связи с проведением планового ремонта путей, решением ряда крупных компаний.

Привлечь дополнительные объёмы можно, принимая те или иные маркетинговые ходы. В своё время одним из таких ходов стало решение принимать груз в кредит без предварительной оплаты за услуги.

Такой шаг помог существенным образом расширить кли- ентскую базу. Естественно, возможны и другие меры по усилению спроса на перевозки, которые в самое ближайшее время необходимо актуализировать.

Тем более что теперь, как показывают результаты эксплуатационной работы, возможности привлечения дополнительных объёмов есть. Так, например, возросла среднесуточная производительность локомотивов, такой показатель, как вес поезда, выполнен на 100% и с начала года превышает заданную величину на 9 тонн.

Генеральный директор Центра фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД» Елена Кунаева сообщила, что к текущему октябрю установлен план погрузки в 3,54 млн тонн, что выше аналогичного показателя по отношению к октябрю прошлого года на 2,8%.

ВЛАДИСЛАВ КУКРЕШ

БЕЗОПАСНОСТЬ

Врёшь, не уйдёшь!

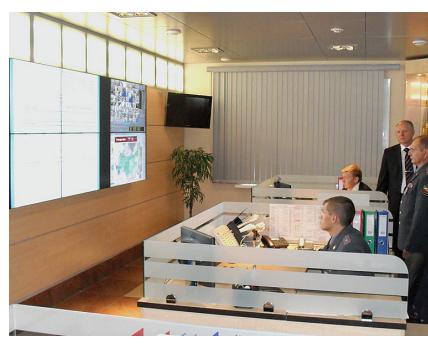


Фото: АЛЕКСАНДР НИКОЛАЕВ

Компьютеризированная система контроля облегчит работу транспортной полиции

По современной технологической схеме начала работать дежурная часть Управления на транспорте (УТ) МВД по Приволжскому федеральному округу (ПФО).

Помимо электронного контроля за деятельностью постов транспортной полиции, в реальном времени там действует прямой видеоконтакт с вокзалом Нижний Новгород-Московский и прилегающей к нему территорией.

В ближайшее время полицейскую видеосвязь планируется установить на всех крупных вокзалах ПФО. Кроме того, правоохранительные органы получили в распоряжение специальную технику, идентифицирующую личность по отпечаткам пальцев в режиме реального времени. Она гарантирует точность данных и облегчает работу дежурных частей линейных отделов. При помощи новой техники уже выявлено и задержано 39 разыскиваемых людей. Некоторые из них – опасные преступники, другие – без вести пропавшие граждане, ранее объявленные в федеральный розыск.

По словам начальника УТ МВД по ПФО Владимира Берглезова, лицо, намеревающееся совершить террористический акт или другое тяжкое преступление, окажется в оперативном «капкане» раньше, чем он совершил задуманное. Система видеомониторинга и администрирования данных в режиме реального времени всегда сможет опередить преступные намерения. Поэтому задержание потенциального правонарушителя пройдёт тихо и безопасно как для пассажиров, так и для полицейских.

Леонид Акопов
Нижний Новгород

АВИАРИНОК

«Авианову» проверят по всем статьям

Московская межрегиональная транспортная прокуратура (ММТП) начала проверку в связи с сообщениями о прекращении полётов авиакомпании.

В понедельник утром был отменён один рейс «Авиановы», остальные рейсы стали выполнять с небольшими задержками. В итоге терминалы Шереметьева, а именно оттуда летает «Авианова», оказались переполнены. В аэропорту был развернут оперативный штаб по организации бесперебойного обслуживания и обеспечения всем необходимым пассажиров авиакомпании. Кстати, аэропорт ещё 2 октября 2011 года направил телеграмму в «Авианову» с требованием объяснить причины прекращения продажи билетов с 3 октября 2011 года. Но авиакомпания письмо проигнорировала и разъяснений не дала.

Накануне перевозчик прекратил продажу билетов через Интернет. Всего было продано около 70 тыс. билетов примерно на \$7–8 млн. При этом в руководстве авиакомпании ситуацию с обслуживанием пассажиров пока не комментируют. Однако первый заместитель гендиректора компании Константин Тетерин подтвердил, что «Авианова» могла прекратить полёты из-за отсутствия денег. «Компания находится в тяжелейшем кризисе ликвидности», – отметил он. Гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак сообщил, что такая история может произойти в любой момент и с другой компанией, и пассажиры также окажутся не предупреждёнными. «Росавиация осуществляет постоянный финансовый мониторинг авиакомпаний на предмет дефолтных положений. Но вот никаких жёстких правил по аннулированию деятельности авиакомпаний нет, – посетовал он. – То есть если Росавиация заметит несовпадения каких-либо финансовых параметров в работе крупной авиакомпании, это ещё не будет означать, что её операционная деятельность прекратится». По словам эксперта, сейчас Росавиация должна предпринять действия, направленные на то, чтобы авиакомпания выполнила требования лизингодателей, и уже в дальнейшем деятельность «Авиановы» будет официально приостановлена. Также Борис Рыбак рассказал, что Министерством транспорта создан специальный фонд для выплаты компенсаций пассажирам как раз в таких случаях. «Туристам, скорее всего, предложат либо билет на самолёт другого авиаперевозчика, либо вернут сумму, равную стоимости билета. Компенсация за моральный ущерб в таких ситуациях не предполагается», – заключил он.

Наталия НАЗАРОВА

ВНЕДРЕНИЕ

По имени РЭКС

В Подмосковье появились новые пригородные экспрессы



В понедельник с Савёловского вокзала Москвы в рамках нового проекта повышения качества пригородных и межобластных пассажирских перевозок начали курсировать новые комфортабельные экспрессы до Лобни.

Поезд провожали в первый рейс президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, мэр Москвы Сергей Собянин и гендиректор ООО «Аэроэкспресс» Алексей Криворучко.

Экспрессы станут отправляться каждый час, а в наибольшее горячее время планируется организовать движение с перерывом в 15 минут. Новые поезда РЭКС (аббревиатура от наименования компании-перевозчика «Регион-экспресс») с 2012 года будут следовать уже по 11 маршрутам до Владимира, Калуги, Рязани, Тулы, Александрова и Орехово-Зуево. С 2013 года поезда оснастят кондиционерами.

Представляя проект, Владимир Якунин сказал, что запуск новых поездов стал результатом взаимодействия властей города, Московской области и частных инвесторов.

По словам Сергея Собянина, объём пригородных пассажирских перевозок в регионе увеличился в 2011 году на 20% и их дальнейший рост зависит от тарифной политики, регулярности, скорости перевозок и комфорта поездов.

Общий объём инвестиций в «РЭКС: регион-экспресс» составляет порядка 500 млн руб. В рамках подготовки этого проекта разработан новый фирменный стиль электричек, а также проведена замена дизайн-концепции

оформления кассовых групп, элементов пассажирской навигации и форменной одежды сотрудников, переоборудован подвижной состав, обновлены интерьеры вагонов.

Салоны оборудованы новыми пассажирскими креслами фирмы Borscad (Чехия) с убирающимися подлокотниками, их количество в ряду увеличено до пяти, вместо четырёх. Это сделано в связи с ростом пассажиропотока на данном направлении.

К примеру, суммарный пассажиропоток курсирующего здесь с апреля 2008 года экспресса «Савёловский вокзал – станция Лобня» за первые 8 месяцев 2011 года вырос на 32,8% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 1,056 млн пассажиров.

Владислав Кукреч

ИНОВАЦИИ

Напружененный состав

В Ижевске разработали комплектующие для вагонов с применением нанотехнологии

До конца этого года на вагонах ОАО «Первая грузовая компания» начнётся подконтрольная эксплуатация пружины нового поколения.

Внедрение новой комплектующей предусматривает соглашение, подписанное в Ижевске заместителем генерального директора ПГК Сергеем Калетиным с генеральным директором предприятия НПЦ «Пружина» Владимиром Кутергиним.

Излом пружины тележки грузового вагона – дефект, отмечаемый на сети несколько тысяч раз в году. Привычные виды пружин недолговечны. Их срок службы – три-четыре года, в среднем они выдерживают полмиллиона циклов работы.

Однако ижевский учёный, доктор технических наук Олег Шаврин создал и запатентовал новую технологию производства пружин. В её основе – контролируемое формирование наносубструктур в стали. Более однородный материал с повышенной плотностью субзерен приобрёл новые свойства. Число рабочих циклов такой пружины до разрушения увеличивается в 20 раз, при этом допускается на треть большее напряжение.

А геометрическая точность нанотехнологичной стальной спи-

ралы оказывается в пять–семь раз выше, чем у обычной. Новая пружина сможет служить практически в течение всего жизненного цикла вагона. К тому же такую пружину можно использовать в тележках последнего поколения, где предъявляются более строгие требования к её геометрии.

Проведённые в Уральском отделении ВНИИЖТа испытания подтвердили необычайно высокие характеристики наноструктурированных пружин. По словам Сергея Калетина, уже к середине 2012 года он рассчитывает получить первые документы по итогам испытаний.

Николай Морозин
Дмитрий Павлов
Ижевск

Анонс

The RZD® PARTNER INTERNATIONAL CHINA

Редакция делового журнала «РЖД-Партнёр» готовит к выпуску №2, 2011 своего издания The RZD-Partner International CHINA на китайском языке.

Тема номера посвящена проблемам вагоностроения «пространства 1520». Читатели узнают, готовы ли производители ответить на новые вызовы. В своём эксклюзивном интервью старший вице-президент ОАО «РЖД» Валентин Гапонович расскажет о масштабных задачах по повышению качества производимой продукции, улучшению её конкурентоспособности, выпуску новых образцов подвижного состава, решению задач повышения энергоэффективности.

Схема распространения журнала The RZD-Partner International CHINA:

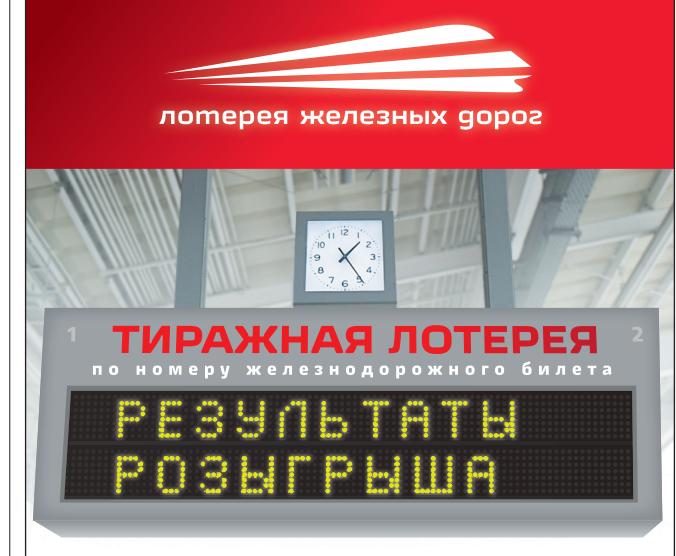
- через представительство ОАО «Российские железные дороги» в Китае;
- через представительства китайских компаний и организаций в России и Китае;
- через ассоциации и союзы по развитию сотрудничества с Китаем;
- на крупнейших выставках и конференциях в России и Китае.

Тираж: 5000 экземпляров

Периодичность: 2 раза в год

Отдел рекламы:

+7 (812) 458-3490
+7 (499) 261-6090
reclama@rzd-partner.ru



Тираж № 12 от 30.09.11 г.

Всероссийская государственная тиражная лотерея «Лотерея железнодорожных дорог»

Категория	Выигравшие комбинации	Число выигравших билетов	Победитель получает (руб.)
СУПЕРПРИЗ	2010702 791671	1	2 225 676
№ 1	2010708 516114	1	417 220
№ 2	xxxxxx x26868	2	208 610
№ 3	xxxxxx xx4701	3	69 537
№ 4	xxxxxx xxx389	40	5 215
№ 5	xxxxxx xxxx24	415	1 005
В ДЖЕКПОТ ОТЧИСЛЕНО			157

Расшифровка категорий

Категория № 5 (с комбинацией совпало число из 2 последних цифр номера проездного документа)
Категория № 4 (с комбинацией совпало число из 3 последних цифр номера проездного документа)
Категория № 3 (с комбинацией совпало число из 4 последних цифр номера проездного документа)
Категория № 2 (с комбинацией совпало число из 5 последних цифр номера проездного документа)
Категория № 1 (номер проездного документа выбран из номеров билетов, участвующих в тираже, случайным образом)
Категория «СУПЕРПРИЗ» (с комбинацией совпало число из 13 цифр, образующее номер проездного документа)

Выплаты выигравшим начинаются через 10 дней после подведения итогов тиража.

Выигравшие можно получить банковским или почтовым переводом, а также в офисе компании «Генеральный оператор лотерей» (г. Москва, 2-й Рождественский проезд, дом 8, стр. 1, тел.: 8 (495) 663-99-22).

С информацией об организаторе лотерей, о правилах, о формировании и распределении призового фонда, о сроках, месте и порядке получения выигравшими можно ознакомиться на сайте www.zdphoto.ru

Розыгрыш проводится каждый последний рабочий день месяца в г. Москве.

Разрешение ФНС № 743 от 28 апреля 2010 г.

Тел.: 8 800 555 03 03 www.zdphoto.ru

ОАО «Газета «Гудок» приглашает на работу

КУРЬЕРА

Доставка корреспонденции по Москве.
График работы: 5/2 с 10.00 до 19.00.

м. Бауманская, ул. Старая Бауманская, д. 38/2, стр. 3
Телефон отдела кадров: (495) 624-78-42

ЧП

Две судьбы под откос

ЗА КАЖДЫМ ПУНКТОМ ИНСТРУКЦИЙ БЕЗОПАСНОСТИ СТОЯТ ЧЕЛОВЕЧЕСКИЕ ЖИЗНИ

Статья стала победителем конкурса публикаций в дорожных газетах за август в номинации «Лучший аналитический материал»

Вина за столкновение
11 августа двух поездов на перегоне Ерал – Симская Куйбышевской железной дороги отнесена к учёту по ответственности за эксплуатационным локомотивным депо Уфа. Такой вывод содержится в техзаключении, подписанном через два дня после катастрофы комиссии из девяти командиров ОАО «РЖД» и обеих магистралей.

Трудно представить горе семейства погибшей дёмовской локомотивной бригады. Уходя в рейс, Денис Шумихин оставил дома жену и дочь трёх лет, сиротами стали сыновья Михаила Журавлёва – четырнадцати и шести лет. Младшего они с женою усыновили, когда тому был один год.

На Южно-Уральской дороге крушение под Кропачёвом показало, насколько глубоки корни безответственности отдельных работников. Пять железнодорожников за 36 минут, пока поезд № 2707 находился в их руках на станции Кропачёво, буквально предопределили его крушение. Такие выводы напрашиваются после прочтения техзаключения от 13 августа.

На встрече с сотрудниками Кропачёвского узла начальник ЮУЖД Виктор Попов сказал именно об этом: «Мы с вами, уважаемые южноуральцы, сделали всё для того, чтобы это крушение состоялось. А довершила трагедию дёмовская локомотивная бригада».

Хроника

От момента первой нестандартной ситуации на пути следования до схода прошло 2,5 часа. В 14.30 на станции Мурсалимкино поезд под управлением кропачёвской локомотивной бригады, состоявшей из машиниста Дмитрия Колтырева и его помощника Олега Устюжанина, сбил быка. Был повреждён концевой кран



ФОТО: ОАО «РЖД»

тормозной магистрали головного электровоза. Деталь взяли из техаптечки и заменили на месте. Спустя время поезд прибыл на станцию Кропачёво. Осмотрщики вагонов его не встретили, нарушив этим инструкцию.

Чуть позже проигнорировала требования своей инструкции и сдающая локомотивную бригаду. Пришли слесари поменять концевой кран на новый, установить на него рукав. Машинист с помощником перед ремонтом перекрыли концевые краны между локомотивами и перевели две ручки в кабине электровоза в положения, которые переключили управление автотормозами на ведомый локомотив. Через 15 минут слесари закончили с рукавом, краном и взялись устранять утечки воздуха. Локомотивщики не стали возвращать ручки в прежние положения и не предупредили подошедшую принимающую бригаду о том, что не сделали этого.

По прибытии в Кропачёво они ограничились звонком на мобильник машинисту-инструктору эксплуатационного локомотивного депо Златоуст Сергею Фасхутдинову.

– Машинист-инструктор присёл, сфотографировал сбитый

Игнорирование инструкций безопасности приводит к трагедиям

кран и ушёл в депо, – сказал, оценивая действия Фасхутдинова, начальник Дирекции тяги Лев Высоковский. – Что делать в депо?! Понятно, что у него там есть работа: машины загонять, вводить информацию. Но машинист-инструктор должен работать в парке! Контролировать такой вот безотцепочный ремонт локомотивов, а после проверять приборы и ручки управления на корректность показаний и положений. А он ушёл.

– Это не моя колонна. Я инструктор тепловозной колонны, – уточнил, пересказывая свои действия, Сергей Фасхутдинов. – Их инструктора не было, вот помощник машиниста Устюжанина и позвонил мне. Из парка ушёл, потому что у меня подходило время запланированной контрольной поездки. Казалось бы, свою работу он выполнил и ушёл в депо, когда слесари поменяли кран и рукав, устранили утечки воздуха из тормозной системы, а дёмовцы уже приняли локомотив. Но, как заметил Виктор Попов, задержись Фасхутдинов ещё на 30 секунд, убедись,

что локомотивы по тормозам соединены и все органы управления в соответствующих положениях, – трагедии бы не произошло.

Потом пренебрегли технологией производства работ осмотрщики вагонов. Тормоза в поезде в тот момент были только у второго локомотива. Старший осмотрщик Владимир Кирсанов и осмотрщик Игорь Никитин проводили сокращённое

К слову, Игорь Никитин единственный из всех причастных к этим событиям и выступивших перед коллективом на встрече в Кропачёво смог сказать, что в случившемся есть его вина. Правда, сделал он это с оговоркой «возможно».

После сокращённой пробы тормозов была выдана справка формы ВУ-45, и в 16.47 поезд отправился из Кропачёва. Дёмовской локомотивной бригаде оставалось жить 16 минут.

После сокращённой пробы тормозов была выдана справка формы ВУ-45, и в 16.47 поезд отправился из Кропачёва

опробование тормозов. Из всей процедуры была сделана только продувка. Кирсанов в это время был у локомотива, Никитин – в хвосте. Он и открывал концевой кран последнего вагона. Воздух пошёл по системе, тормозные колодки сработали, Никитин закрыл кран, тормоза откалились. На этом он успокоился, решив, что работу сделал. Не задумавшись о том, что никто не давал команд машинисту на торможение и отпуск тормозов.

Причины и следствия
Всё случившееся – история неоднократного наслонения в одном месте и времени торопливости, безразличия и непрофессионализма. Южноуральская локомотивная бригада спешила сдать работу и отмахнулась от дёмовцев, принимавших поезд. Машинист-инструктор опаздывал на контрольную поездку и даже не поднялся в кабину, чтобы убедиться, что показатели манометров в норме, а ручки – в пра-

вильных положениях. У осмотрщиков было много других забот в парке. Они не знали, что в поезде № 2707 был ремонт. Решили, что ничего страшного случиться не может, и создали видимость выполненной работы. Трудно оспорить мнение начальника службы вагонного хозяйства ЮУЖД Евгения Лаврентьева, сказавшего, что вряд ли Кирсанов и Никитин впервые скользили. Дёмовцы же хотели быстрее оказаться дома. Забыв об инструкциях и понадеявшихся на профессионализм коллег, они повели поезд.

Участники событий 11 августа то ли не понимали, то ли не вспомнили о набившей уже оскоминой фразе: «Инструкции по безопасности написаны кровью». За каждым пунктом таких документов стоят человеческие жизни.

От жалоб – к конкретике

На двойном совещании в Кропачёве былозвучено много проблем, повлиявших на создание условий для трагедии. Например, отсутствие ограждения на станциях, чтобы домашний скот не ходил по путям.

– Работы по ограждению путей должны быть внесены в список наших мероприятий, – дал команду Виктор Попов. – И сроки должны быть реальные. Необходимо конкретно прописать, что мы сможем сделать в этом году, что – в следующем.

Крушение показало, что на станции Кропачёво отсутствует контроль над соблюдением технологий и выполнением работ. «Идёт заболочивание», – как выразился Виктор Алексеевич. Все знают и покрывают друг друга в надежде, что катастрофы не будет. Знакомое русское авось.

Участники событий на уровне дороги уже понесли наказание. Сегодня этот трагический случай расследует прокуратура, которая и поставит точку в этом деле.

На совещании прозвучал ряд конструктивных замечаний. Например, дежурная по станции Кропачёво высказалась по поводу пропуска поездов с неисправными локомотивами приписки Куйбышевской дороги. Этот вопрос будет решаться на уровне двух дорог. В пункте технического обслуживания (ПТО) Миасса у осмотрщиков

МАКСИМ ЩЕРБАКОВ,
КОРРЕСПОНДЕНТ ГАЗЕТЫ
«ПРИЗЫВ»

Ситуация

Остановка – Финляндия

«Аллегро» не выдерживает переход с постоянного тока на переменный



«Аллегро» пользуется популярностью у пассажиров, даже несмотря на неполадки

Поломки экспресса происходят вскоре после пересечения границы.

В этом году на территории соседней страны поезд Санкт-Петербург – Хельсинки останавливался уже четыре раза.

25 января, чтобы добраться до столицы Финляндии, 80 пассажиров были вынуждены пересесть в поезд «Лев Толстой». 19 февраля 2011 года пассажиров доставили в Хельсинки опять-таки «Львом Толстым» с опозданием на 5,5 часа. 16 сентября в Хельсинки пассажиров экспресса отправили другим подвижным составом. Люди проходили его четыре часа и удивились, что их пересадили на простую электричку, хотя они заплатили за проезд в комфортальном поезде.

При этом, по словам пассажиров, о компенсациях не велось и речи: недовольным финны предложили обращаться в суд. На запрос «Гудка» о компенсациях финская сторона не ответила. Как рассказал начальник отдела организации обслуживания пассажиров Дирекции скоростного сообщения Дмитрий Бармин, четверо пассажиров отправили в скоростную дирекцию жалобами с требованием возместить им не только стоимость билетов, но и моральный ущерб.

Последний случай произошёл 28 сентября. 50 пассажиров пересадили на поезд «Лев Толстой», который прибыл через 50 минут.

Вместе с тем российские кондукторы, сопровождающие состав вместе с финнами, указывают на то, что при поломках «Аллегро» на территории соседней страны коллеги предоставляют им противоречивую информацию о происходящем или не предоставляют её вообще. «Там старший – финский кондуктор, и решение о том, что говорить пассажирам, принимает он», – рассказал начальник резерва проводников Северо-Западной дирекции скоростного сообщения Дмитрий Розин.

По его мнению, возможно, что причиной отсутствия информации является человеческий фактор. И если у

на поезде в России – до 200 км/ч. В России на магистралях давно используются двухсистемные электровозы (например, ВЛ82, ЭП10). У них при переходе с одного вида тока на другой проблем не возникает. У «Аллегро» тоже. Но только тогда, когда переменный ток меняется на постоянный. А когда наоборот – возникают проблемы. Поэтому все поломки случаются после пересечения российско-финской границы: как правило, у поезда опускаются пантографы и больше не поднимаются.

Проектный менеджер компании – производитель «Аллегро» Alstom Луиджи Муссо признал, что на первом этапе эксплуатации возникли некоторые технические неисправности. «Часть из них была устранена, – сказал он. – А существующие неполадки мы детально изучаем с соответствующими субпоставщиками». По словам Луиджи Муссо, также проводятся регулярные совещания компаний-производителя с оператором – Oy Karelian Trans Ltd, созданной как совместное предприятие VR и ОАО «РЖД». Соответственно, они проходят с участием представителей финской и российской магистралей.

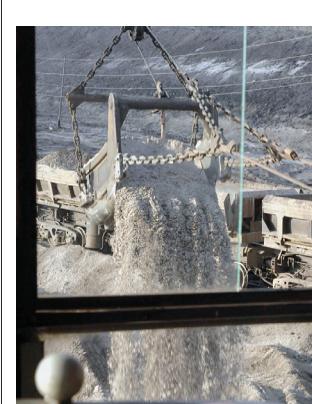
Производитель делает всё возможное, чтобы наладить бесперебойную работу маршрута. А вот в Karelian Train от комментариев отказалась. Как рассказал Алексей Ушаков, в последнее время с VR часто проходят консультации, как улучшить движение экспрессов.

Несмотря на неполадки, «Аллегро» популярен. В конце апреля, по данным Alstom, пассажиропоток из России в Финляндию увеличился на 21,8%, а между Хельсинки и Петербургом – на 34,8% по сравнению с аналогичным периодом 2010-го. Поэтому к концу мая ежедневно курсировало уже не два, а четыре поезда.

Игнат Вьюгин

Справка «Гудка»

На территории России «Аллегро» останавливался два раза. 12 декабря 2010 года из-за того, что на путях оказалась лось, а 19 января 2011 года – два нетрезвых человека.



ДОРОГА ВСЕМЬЯ ЗАИНТЕРЕСОВАНА
В РУДНЫХ ГРУЗАХ

В посёлке Снарский Еврейской автономной области началось строительство фабрики по обогащению железных руд, добываемых на Кимкано-Сутарском месторождении.

Проект реализует группа компаний «Петропавловск». Инвестиции составят более \$300 млн.

Как сообщил председатель совета директоров управляющей компании «Петропавловск» Павел Масловский, запустить комбинат планируется к концу 2013 года. Его мощность после ввода первой очереди составит 10 млн тонн руды и 3,5 млн тонн железорудного концентрата ежегодно. Спустя два года объём удвоится. Всё это положительно скажется на погрузке Дальневосточной магистрали. Сейчас строится подъездной путь к станции Известковая.

Продукция комбината пойдёт на различные металлургические предприятия России, в частности в адрес ОАО «Амурметалл» в Комсомольске-на-Амуре. При благоприятной конъюнктуре концентрат будет экспортироваться в Китай и другие страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

На Дальнем Востоке успешно работают другие перерабатывающие предприятия группы компаний «Петропавловск». В прошлом году близ станции Олёнка введён в строй комбинат по обогащению титаномагнетитовых и ильменитовых руд, что заметно увеличило погрузку Тындинского региона ДВДЖД.

«В связи с пуском Олёнминского месторождения за восемь месяцев погружено 572,5 тыс. тонн железной и цветной руды. Перспективный объём погрузки здесь – 2,2 млн тонн в год», – сообщил начальник Дальневосточного ТЦФО Александр Соколенко.

Игнат Вьюгин

Инициатива

Удержать рынок

Власти Украины хотят перераспределить грузопотоки

Правительство Украины разработает меры для привлечения грузов с автомобильного на железнодорожный транспорт.

«Мы должны активнее использовать наши железнодорожные коммуникации для того, чтобы было выгодно основные грузы направлять по железной дороге, а автомобильные дороги использовать для пассажирских перевозок и негабаритных грузов», — отметил премьер-министр Украины Николай Азаров. По его словам, необходимо создать соответствующую логистическую инфраструктуру и применять методы тарифного регулирования.

Заместитель начальника главного коммерческого управления «Укрзализныци» Андрей Мирошников сообщил «Гудку», что железнодорожной администрацией давно прорабатываются вопросы привлечения грузов с автомобильного на железнодорожный транспорт. «Мы стараемся устанавливать конкурентоспособные тарифы для различных грузов. Тарифы зависят от расстояния перевозки, от рода перевозимого груза. В каких-то сегментах мы можем конкурировать с автотранспортом, в каких-то — ещё нужно работать, чтобы сохранить рынок за собой», — отметил он.

Андрей Мирошников упомянул также о ряде проектов по контейнерным перевозкам, добавив, что они пока не нашли поддержки у автопревозчиков. «Для их реализации необходимы определённые условия: в частности, необходимо принять ряд нормативных актов, связанных с регламентацией движения автотранспорта через города, экологически чистые районы, по регламентации времени труда и отдыха водителей. Кроме того, должна проводиться политика по дотированию железнодорожных перевозчиков, которые внедряют контейнерные перевозки».

По словам проректора по научной работе Государственного экономико-технологического университета транспорта Украины Владимира Данилевского, на Украине многие виды грузов, которые изначально тяготят к железнодорожному транспорту, в настоящее время всё чаще перевозятся грузовиками. По мнению Владимира Данилевского, при наличии тарифов, рассчитанных по единой формуле, которая учитывает вид груза и расстояние перевозки, экономически выгодно перевозить грузы железнодорожным транспортом. «В настоящее время частные операторы, пользуясь дефицитом вагонов, искусственно завышают тарифы, поэтому грузоотправителям зачастую выгоднее пользоваться услугами автопревозчиков», — сказал эксперт.

Директор по стратегическому развитию логистической компании «Транслинк» Игорь Горбатых подчеркнул, что пока при более высокой себестоимости перевозок автомобильный транспорт имеет неоспоримое преимущество — доставку «от двери до двери».

Денис Викене

Внедрение

Технология экономии

В ОАО «РЖД» появится Единая автоматизированная система учёта дизельного топлива

«Росжелдорснаб» совместно с Отраслевым центром внедрения — разработчиком Единой автоматизированной системы учёта дизельного топлива (ЕАСУ ДТ) — на топливном складе станции Великие Луки в рамках инвестиционного проекта «Внедрение ресурсосберегающих технологий на железнодорожном транспорте» приступает к внедрению новейших высокоточных потоковых массометров и готовится тиражировать технологию ЕАСУ ДТ на Красноярской и Горьковской дорогах.

Дальнейшими шагами в создании ЕАСУ ДТ будут отработка технологии ведения баланса нефтепродуктов на расширенном полигоне, разработка новых функций, устранение выявляемых замечаний, а также создание нормативной и технологической базы для использования тех новых возможностей учёта и управления, которые предоставит разработанная система.

ОАО «РЖД» — один из крупнейших отечественных потребителей дизельного топлива, его расход в компании составляет почти 3 млн тонн, из них более 90% идёт на тягу поездов. Именно поэтому снижение удельного расхода дизельного топлива как составляющая задача повышения энергетической эффективности перевозочного процесса всегда являлось одним из основных направлений стратегии развития железных дорог. Нельзя сэкономить топливо, которое не учтено. С этим утверждением не споришь. Сегодня с бурным развитием информационных технологий удаётся сделать процесс контроля и учёта одновременно непрерывным и практическим свободным от вмешательства так называемого человеческого фактора.

Работа по созданию ЕАСУ ДТ началась Отраслевым центром внедрения новой техники и технологий несколько лет назад. В 2009 году на pilotном полигоне станции Лянгасово Горьковской железной дороги начался монтаж комплекса по учёту, и в июле 2010 года его ввели в эксплуатацию.

Система в автоматическом режиме контролирует движение топлива в девяти технологических точках: при следовании цистерн с нефтепродуктами в адрес получателей ОАО «РЖД», при операциях приёма, хранения и отпуска на топливных складах, а также в эксплуатационной работе тепловозного парка. В ближайшее время для максимального исключения возможности нерационального и нецелевого использования топлива планируется довести количество точек контроля до 25. В ЕАСУ ДТ реализована жёсткая информационная связь с Единой корпоративной автоматизированной системой учёта финансового результата, что впервые исключило расхождение между техническим и бухгалтерским учётом дизельного топлива.



Информация об отпущенном на тепловоз топливе поступит в базу данных

Технологически ЕАСУ ДТ состоит из трёх функциональных блоков: топливного баланса поставок, баланса по складам топлива и баланса по парку подвижного состава. Все вместе они образуют корпоративный баланс ОАО «РЖД», построенный на принципе сохранения масс.

Баланс поставок показывает соответствие количества нефтепродуктов, отправленного поставщиками, и полученного на складах топлива. Технология поступления цистерн от поставщиков, как правило, двухэтапная и включает в себя передачу на пункте распыления, на котором партия (маршрут) дробится на несколько отправок по 3–5 цистерн для отдельных складов. Следение за нефтепродуктами, следующими в адрес РЖД, осуществляется автоматически.

Баланс по складу топлива включает встречный контроль принятого и отпущенного количества топлива с учётом остатков в резервуаре. Конечная операция предыдущего баланса поставок является начальной операцией топливно-складского баланса, и на их стыке производится встречный учёт.

Баланс по локомотивному парку построен на сравнении данных отпуска через высокоточные топливно-раздаточные колонки, информации бортовых систем учёта и маршрутов машиниста. Имеется возможность контролировать случаи расхождения указанных данных между собой, что, как правило, является либо нарушением технологий отпуска и эксплуатации, либо фактом сбоя технических средств, на основании которого принимаются необходимые технические решения по настройке и ремонту систем локомотива.

Проведённый анализ по итогам полу годовой работы ЕАСУ ДТ на топливном складе и в локомотивном депо Лянгасово показал снижение удельных норм расхода на тягу поездов по некоторым позициям — до 7%. За весь период эксплуатации системы на топливном складе не произошло ни одного случая расхождения учётных документов и показаний приборов.

Также важным результатом стало приведение в надлежащее состояние тепло возных бортовых систем учёта — количество работающих и используемых в технологий блоков РПДА-Т выросло в 4,5 раза. Разработчики РПДА-Т добились

ОАО «РЖД» — крупнейший потребитель дизельного топлива, его расход в компании составляет почти 3 млн тонн (более 90% идёт на тягу поездов)

бортовых систем учёта топлива и данными из маршрутов машинистов.

В рамках ЕАСУ ДТ реализован двухуровневый контроль адресности экипировки и идентификации объекта заправки: посредством системы автоматической идентификации подвижного состава (САИ ПС, основанной на принципе считывания бортовой RFID-метки) и с помощью идентификационного кольца на горловине топливного бака тепловоза, которое при установке раздаточного крана сообщает индивидуальный номер локомотива и факт фиксации раздаточного крана в горловине.

и повышения точности измерений. Так, число экипировок, при которых измерение массы бортовыми системами набранного топлива находится в допустимом коридоре погрешности, выросло в 14 раз.

Проведённая работа показала необходимость предъявления более жёстких технических требований к различным тепловозным бортовым устройствам учёта наличия и расхода топлива.

Борис Иванов,
заместитель начальника департамента научно-технической политики ОАО «РЖД»

Идея

На службе у луча

Инфракрасные обогреватели сберегут энергоресурсы

В 2011 году в рамках pilotного проекта планируется внедрение систем лучистого инфракрасного отопления на нескольких объектах Октябрьской и Южно-Уральской железных дорог.

Для её установки выбраны три здания административно-бытового и одно — производственного назначения. В ходе реализации проекта проанализируют эффективность новой системы отопления в сравнении с ранее используемыми системами централизованного водяного отопления, автономными системами электроводяного отопления и электрическим отоплением конвекционного типа. Также будет проверено соответствие заявленных «лучистыми технологиями» параметров практическим результатам.

Как пояснили «Гудку» в департаменте технической политики ОАО «РЖД», для создания теплового излучения в инновационных «лучистых» обогревателях электрическая энергия подаётся на токопроводящие композитные элементы нагревательных плёнок, которые создают направленное инфракрасное излучение.

Главным отличием электрического инфракрасного отопления от обычных систем конвекционного типа является обогрев помещения с помощью потока лучистой энергии теплового спектра. Направляемый расположенным непосредственно над обогреваемой зоной лучистыми обогревателями, поток тепловой энергии обогревает не окружающий его воздух, а поверхность пола и находящихся в этой зоне людей. В свою очередь пол и оборудование, нагреваясь, отдают



Традиционные радиаторы постепенно уходят в прошлое

сверхнормативный износ, недостаточную степень утеплённости, неэффективные системы отопления. Последнее в основном касается электрического навесного отопления и водяного отопления от котельных на дизельном топливе, мазуте и др. По оценкам экспертов, в нашей стране ввиду климатических особенностей ежегодно на отопление тратится около 25–30% всех производимых энергоресурсов. При этом потери при передаче электроэнергии и теплоносителей достигают 30% (в Европе эта цифра значительно ниже — всего 4%). Одним словом, не случайно в ОАО «РЖД» заинтересовались проблемами экономии энергоресурсов.

Владислав Кукреш

Модернизация

Ударили по вагонам

Учёные считают возможным увеличить срок службы пассажирского подвижного состава

На долю железных дорог приходится свыше 40% пассажирооборота всего общественного транспорта нашей страны. На сети сейчас эксплуатируются свыше 26 тыс. пассажирских вагонов локомотивной тяги и 7,5 тыс. секций электропоездов.

Проблема в том, что средний возраст этого подвижного состава превышает 17–19 лет, а для некоторых типов вагонов он приближается к критической отметке. Например, при нормативном сроке службы 28 лет вагоны габарита РИЦ, используемые для международных перевозок, проработали в среднем уже более 27 лет.

В настоящее время общёмы закупок для отечественных железных дорог уменьшились до 300–400 вагонов в год, в связи с чем старение парка идёт значительно быстрее, чем обновление.

По мнению специалистов, частично выпрavit сложившуюся непростую ситуацию можно с помощью ремонта и модернизации подвижного состава на наиболее оснащённых вагоноремонтных заводах.

Но для этого нужно сначала правильно оценить его техническое состояние, главным обра-



Прошедший ремонт вагонам продлит ресурс на 15 лет

зом степень коррозии несущих элементов кузова.

Этот разрушительный процесс зависит от многих факторов, в том числе от конструктивных особенностей различных типов вагонов, применяемых в производстве материалов, технологий ремонта, условий эксплуатации и др.

Учёные Тверского института вагоностроения в ходе исследований установили, что общая несущая способность подвижного состава со временем неуклонно снижается, но, тем не менее, она может поддерживаться в необходимых безопасных пределах. Для объективной оценки

напряжённо-деформированного состояния металлоконструкции кузова, прошедшего капитально-восстановительный ремонт, они провели недавно так называемые контрольные ударные испытания нескольких типов пассажирских вагонов.

При этом на них накатывали с помощью локомотива специальный вагон-бокс массой 80 тонн в сцепе с подпором массой 300 тонн с постепенным наращиванием скорости с 2 до 12 км/ч.

В ходе экспериментов учёные регистрировали силу удара в автосцепку, ход поглощающего аппарата, напряжения в наиболее нагруженных зонах (хребтовая и шкворневая балки, узлы крепления и пр.) и другие параметры.

По итогам проведённой проверки превышения допускаемых напряжений потери устойчивости и повреждения несущей металлоконструкции, а также элементов внутреннего и подвагонного оборудования сотрудники института не зафиксировали.

Полученные результаты оценки прочности несущей конструкции позволили учёным сделать вывод о возможности продления расчётного срока службы кузовов вагонов, прошедших капитальный ремонт, ещё на 15–17 лет.

Андрей Стрельцов
Тверь

МЕРЫ ПРИНЯТЫ

Переработку вернули отгулами

На «телефон доверия» газеты обратился Михаил Кащеев, звонивший по поручению сигналистов и составителей станции Чепецкая Горьковской дороги. По его мнению, у них на станции нарушается трудовое законодательство.

«Работаем и в три смены, и в «одно лицо», у всех по несколько десятков часов переработок, а заплатили нам не полностью. Да и за совмещение доплаты не производились», – рассказал Михаил Александрович. – Например, в мае при норме 160 часов я фактически отработал 176, причём четыре смены трудился в «одно лицо», выполняя обязанности составителя и сигналиста. А закрыли 143 часа – даже меньше положенной месячной нормы. И такое положение не только у меня. Отдать же переработки отгулами руководство не может, так как штат не укомплектован. Из-за сложившейся ситуации на три месяца нарушен график отпусков. И так продолжается уже второй год. Мы понимаем всю сложность положения, не отказываемся работать, но и не получать то, что честно заработали, тоже не резон».

Как пояснил первый заместитель начальника Горьковской дирекции управления движением Иван Климец, с апреля по июнь на станции Чепецкая действительно сложилась непростая ситуация в связи с нехваткой кадров. При этом начальник станции не предпринял своевременных мер по изменению режима работы составителей поездов и сигналистов. Неправильно был закрыт табель учёта рабочего времени на данных специалистов, а отработанные часы оплачены не в полном объёме.

Но к 1 июля составители поездов уже были укомплектованы полностью: по плану пять человек – по факту тоже пять. У сигналистов не хватало одного человека, на вакантную должность уже подобран кандидат, который будет принят на работу после обучения в железнодорожном лицее по профессии сигналист.

Что касается сверхурочных, то за упущения в вопросах организации и оплаты труда начальник станции привлечён к дисциплинарной ответственности.

При суммированном учёте рабочего времени подсчёт часов переработки ведётся по окончании учётного периода (на станции Чепецкая – по истечении полутора). «Приведено доказательство заработной платы работникам за все отработанные часы и совмещение профессий. Компенсация часов переработки сверх нормы погашена предоставлением отгулов согласно личным заявлениям работников», – заверил руководитель дирекции. Он также заметил, что в связи с нарушением графика отпусков начальником станции должна быть пересмотрена технология обслуживания поездов составителями в «одно лицо» с выполнением обязанностей сигналиста и доплатой за совмещение профессий за временно отсутствующего работника.

Марина СНЕЖИНА

РАЗЪЯСНЕНИЕ

Не по нашему ведомству



– Меня интересует такой вопрос: огромное количество аварий происходит на перекрестках, на их обслуживание тратятся большие деньги. Только представьте, сколько жертв будет, если пассажирский поезд столкнётся с машиной, сколькими жизнями рискует железная дорога! Не лучше ли в таком случае железнодорожникам строить побольше подземных или надземных переездов? Думаю, это будет гораздо дешевле и безопаснее.

Геннадий ШАПШАЙ

Тайга

КЕМЕРОВСКАЯ ОБЛ.

– Строительство путепроводов и развитие автодорожной инфраструктуры является несвойственной деятельностью для ОАО «РЖД». Законодательством РФ на компанию не возложено финансирование строительства и эксплуатации автодорожных путепроводов. РЖД в таких случаях лишь выполняет работы по выносу железнодорожных коммуникаций из зоны строительства, предоставляет в графики движения поездов «окна» для выполнения ремонтных и строительно-монтажных работ.

Автомобильные развязки в соответствии с полномочиями, определёнными на высшем уровне, должны строиться за счёт средств федеральных бюджетов и бюджетов субъектов Федерации.

Игорь МАЛИНИН,

заместитель начальника управления путей и сооружений Центральной дирекции инфраструктуры

ДНЕВНИК ОТПУСКНИКА

Рай без лимона

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ СЕРВИС ПО ТУ И ЭТУ СТОРОНЫ ГРАНИЦЫ

Если театр начинается с вешалки, то отпуск для многих – с вокзала и поезда. Поэтому сервис становится для многих людей частью программы отдыха. А немалые расходы семейного бюджета предполагают как минимум комфортность передвижения в течение нескольких суток. Я проехал по маршруту Воронеж – Киев – Львов и хотел бы поделиться своими впечатлениями о сервисе по ту и эту стороны границы.

Воронеж готовился к празднованию 425-летия, и на площади перед вокзалом велась реконструкция. Отезжающим и приезжающим приходилось перебираться с чемоданами через траншеи и бетонные ограждения. На время ремонта привокзальную площадь огордили бетонными блоками, оставил небольшую полоску земли. Поэтому припарковать автомобиль у вокзала практически невозможно: там едва умещаются маршрутки и такси. Конечно, городу-миллионнику нужен новый вокзал.

Поезд № 331 Воронеж – Киев формирования Юго-Восточной дороги очень «демократичный». Ковровые дорожки на полу коридора и в купе отсутствуют, впрочем, везде чисто. Постельные комплекты первозданной белизны и отличного качества. Полотенца махровые, 100-процентный хлопок. Новые окна и стеклянные панели радуют глаз. Санузлы тоже вполне респектабельны. Продукция немецкого вагоностроительного завода «Аммендорф» XXI века в рекомендациях не нуждается. И лишь бесстыковые рельсы, странным образом резонируя, тревожно исполняют «фиги Баха»... Кстати, место в купе и поездка на расстояние 726 км обошлись мне в 2513 руб., то есть по 3,46 руб. за 1 км пути.

Проводник Наталья Денисова сразу выдала бланки миграционных карточек и пояснила, что первую таможню пересечём рано утром, в 6.15. Нам предложили чай и кофе. Правда, чай – без лимона. А санузлы, которые в международном поезде могли быть и «био», открыты только через час после отправления. Курильщики же потянулись в тамбур сразу, и в вагоне ощущало запахло дымом. Мне всегда казалось странным пренебрежительное отношение гостей-курильщиков и хозяев-железнодорожников к большинству некурящих пассажиров (с детьми!). У кого-то никотиновая зависимость? Нет проблем! Всех в отдельный вагон «для курильщиков» или в каждый тамбур – специальную вытяжку. Всё-таки табачная вонь в поезде дальнего следования – это дикость. В цивилизованных странах курение в общественных местах запрещено, и это правильно: надо заботиться о здоровье людей, достигающих чувства эйфории без наркотиков и никотина.

В шесть часов утра проводники разбудили нас требованием приготовить паспорт, снять обложки, убрать всё лишнее.



СЕРВИС НАЧИНАЕТСЯ НА ВОКЗАЛЕ

Однако таможенники станции Глушково появились в нашем вагоне только через 30 минут, а пограничники проверили паспорта через 40 минут. «Обряд» пересечения границы несложен.

На украинской территории по вагону веерной двинулись «менялы», предлагающие за 1000 российских рублей 260 украинских гривен. С одной стороны, такой «сервис» удобен. С другой – каков статус этих людей в спортивных костюмах, кто и на каком основании пускает их в поезд?

Наверное, могут и обмануть, ведь «рабо-

паспорт или какой-либо иной документ на посадку не требуют. Заметны и другие отличия украинской «зализныцы» от РЖД. Купейный вагон хоть и укомплектован ковровыми дорожками, но выглядит ветхо и уныло. Табличка вагоностроительного завода «Аммендорф» ещё времен ГДР подтверждает преклонный возраст железнодорожного «скитальца». Постельное бельё какое-то сирое. Отдельные пассажиры спят прямо на матрасах, и проводники не возмущаются. Окна негерметичны, дует. И, кажется, дует из не очень прибранных санузлов.

Правда, билет в купе стоит всего 1478 руб., и каждый из 652 км пути обходится

возможно, мне просто не повезло и есть украинские поезда иного уровня. Но два факта – это уже не случайность. Отечественные поезда комфортнее. При этом и в России, и на Украине железнодорожный транспорт пока не стал зоной отдыха. Их исключение и залы повышенной комфортности, куда попасть пассажир может за отдельную плату.

Если на львовском вокзале в зоне «повышенного комфорта» предусмотрели хотя бы бесплатный Интернет (беспроводной), то в Киеве и Воронеже – это просто места для сидения в зале, где несколько просторнее и чище. За что же платить? За осознание своей исключительности?

К сожалению, пока у большинства людей поездка по железной дороге отнимает немало сил и дарит негативные эмоции. Не случайно, наверное, военнослужащим время в пути (к месту отпуска и обратно) добавляют к отпуску. А ведь за наши деньги всё можно устроить иначе. Кондиционирование воздуха летом и адекватное отопление в холодное время года во всех вагонах, борьба с окуриванием некурящего большинства, информационно-образовательное обеспечение пассажиров (за окном проплынет много интересного, а мы об этом и не догадываемся) – есть множество действенных и малозатратных вариантов превращения поездки – «испытаний на прочность» в приятное путешествие. Ведь доставляют же удовольствие путешествия на фирменных поездах «Тихий Дон» и «Атаман Платов».

АЛЕКСАНДР ХРОЛЕНКО
ФОТО АВТОРА

Мне всегда казалось странным пренебрежительное отношение пассажиров-курильщиков и хозяев-железнодорожников к некурящим пассажирам

такут» без квитанций. Кстати, в банке за те же рубли можно получить примерно на 10 гривен больше, а они не лишние.

Около 13 часов по местному времени пересекаем Днепр и вскоре оказываемся на вокзале Киев-пассажирский. Честно говоря, ощущения заграницы не возникает. Объявления по радио – на украинском и русском языках. Народ какой-то неспешный. Вокруг те же привычные киоски. Бутылка пива в буфете стоит на наши деньги 30 руб. (в городе – 20). И, как показал дальнейший опыт, на Украине цены божеские.

Между прибытием в Киев и отправлением во Львов у меня всего два часа. Вскоре оказываюсь в поезде № 359 теперь уже Львовской дороги. Любопытно, что

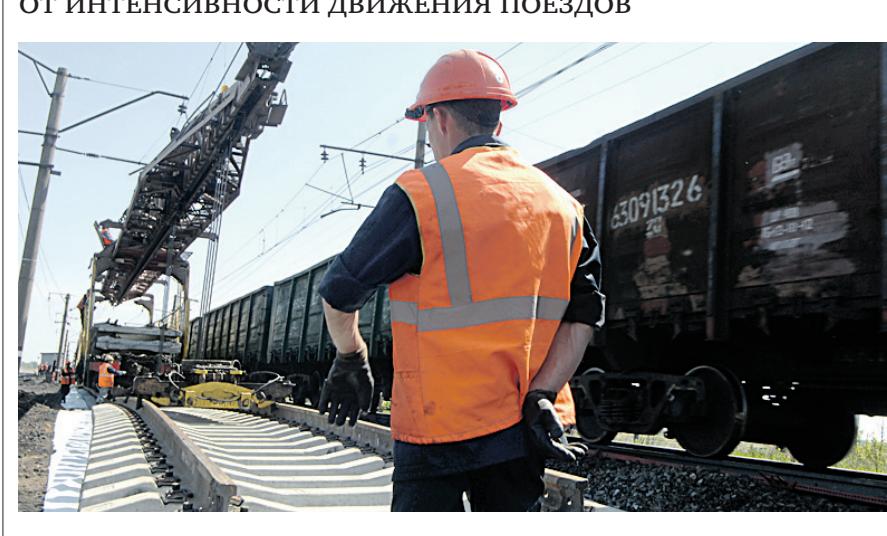
в 2,26 руб., на треть дешевле, чем в поезде РЖД. Но разница в комфорте очень ощущима.

К сожалению, через трое суток, когда пришло время ехать обратно поездом № 138 Ивано-Франковск – Киев всё той же Львовской дороги, ночной холод и неуют первое впечатление об украинском железнодорожном сервисе лишь усилили. Пусть невзгоды мы делили поровну – утром я увидел проводника, который сидел в своём купе по-турецки, закутавшись от холода в одеяло, – пусть купейный билет был относительно дешев (1489 руб.), это не компенсировало негативных эмоций. Поэтому знакомый уже поезд № 332 Киев – Воронеж показался неким раю, даже без лимона...

Консультация

На отдых – досрочно

Выход на льготную пенсию зависит от интенсивности движения поездов



БЛАГОДАРНОСТЬ

Песни в подарок

Словакские туристы остались довольны комфортом и высокой культурой обслуживания

БЛАГОДАРНОСТЬ В АДРЕС ПРОВОДНИКОВ

Больше всего в нашей редакционной почте. А вот почти официальное обращение зарубежных пассажиров в адрес генерального директора ОАО «ФПК» Михаила Акулова

Встретишь не часто.

– Уважаемый Михаил Павлович! В июне этого года я обратилась к вам с просьбой предоставить хорошие вагоны для словакских туристов, которые ехали из города Кошице в Санкт-Петербург через Москву.

Наше путешествие началось 7 июля вечером, обратно возвращались 15 июля. Когда в Кошице мы приехали на вокзал, то, увидев поезд, обрадовались, так как наша группа ждала классный вагон со всеми удобствами, чистый и уютный.

Туристы были очень довольны и высказывали слова благодарности в адрес вашей пассажирской компании. Я, как проводитель группы, хочу поблагодарить за создание комфортных условий во время поездки, высокий профессионализм проводников и начальника поезда. Буду эту положительную информацию распространять у себя на родине.

В направлении на Москву работали Михаил Эмилович



СЛОВАКИЕ ТУРИСТЫ ОЧЕНЬ ДОВОЛЬНЫ ПУТЕШЕСТВИЕМ

Михаил Эмилович нам всё объяснял, отвечал на все вопросы, интересно рассказывал об обычаях на Украине и в России. И от этого наша поездка стала ещё интереснее. Светлана и Михаил готовили вкусный чай, кофе. Очень заботилась о нас и начальник поезда Татьяна Александровна Смирнова.

В знак признательности этим работникам наши туристы спели им красивые слова словакские и русские песни, тем более что среди нас были туристки, которые умеют превосходно петь на русском и словакском языках. Такое дружеское обращение способствовало созданию атмосферы взаимопонимания и уважения.

С уважением,

АННА МАРАЧКОВА,
руководитель группы
туристов из Словакии

ФОТО АВТОРА

– В 2009 году нам, монтёрам седьмого участка станции Верх-Нейинск Нижнетагильской дистанции пути Свердловской дороги, сняли вторую сетку вредности да ёщё и лишили возможности выхода на досрочную пенсию мужчинам в 55 лет. Хотелось бы узнать, в нашем случае существует какой-то критерий при назначении льготной пенсии и имеем ли мы на это право?

Георгий ПЕРЕСКОКОВ

Новоуральск

– Уважаемый Георгий Фёдорович!

В соответствии со ст. 27 закона «О трудовых пенсиях в РФ» право на льготное назначение пенсий по старости предоставляется бригадирам (освобождённым), мастерам, старшим мастерам, монтёрам пути, занятых на текущем содержании, ремонте пути и искусственных сооружений на участках магистральных железных

дорог – подчеркну – с интенсивным движением поездов.

Правилами технической эксплуатации железных дорог, принятыми распоряжением ОАО «РЖД» от 13 мая 2011 года (№ 1065р), предусмотрено считать интенсивным движение пассажирских и грузовых поездов (в сумме) по графику: на двухпутных участках – более 50 пар, однопутных – более 24 пар в сутки.

На участке Смычка – Шувакиш интенсивное движение поездов проходило с января по июнь 2009 года. В другие периоды и по настоящему время на данном участке интенсивное движение не производилось. В связи с этим право выхода на льготную пенсию по старости у вас отсутствует.

Владислав Калинин,

и.о. начальника Свердловской

дирекции инфраструктуры

Услуги

Печать ответственности

НОТАРИУСЫ СОБИРАЮТСЯ УСТРАНИТЬ ОЧЕРЕДИ И ПОВЫСИТЬ ПРОФЕССИОНАЛИЗМ

НОТАРИАЛЬНОЕ СООБЩЕСТВО РАЗРАБАТЫВАЕТ НОВЫЕ СТАНДАРТЫ РАБОТЫ ДЛЯ ЧЕЛОВЕКА С ПЕЧАТЬЮ.

По данным члена комиссии Федеральной нотариальной палаты (ФНП) по этике, профессиональной чести и имиджу Татьяны Марсаковой, за два последних года 220 нотариусов по всей стране получили дисциплинарные взыскания: замечания, выговоры или строгие выговоры. Кроме того, нотариальные палаты четыре раза требовали через суд лишить проштрафившихся нотариусов права нотариальной деятельности.

В ходе поездок членов комиссии ФНП по регионам выяснилось, что значительная доля обращений в нотариальные палаты приходится на просьбы подтвердить правоту нотариуса в той или иной ситуации. «Из года в год эти обращения касаются работы одних и тех же нотариусов, а ведь эти обращения, как лакмусовая бумага, – выявляют непрофессионализм этих наших коллег, не желающих потратить чуть больше времени на разъяснение своей позиции, законодательства», – отмечает вице-президент Нотариальной палаты Вологодской области Ирина Механошина.

Кот в наследство

Стоит обрисовать наиболее острые вопросы, в решениях которых компетентность нотариуса особенно важна.

Во-первых, это ведение наследственных дел: выявление всех наследников умершего, а также установление очерёдности наследования. Некоторые граждане иногда «забывают» про родственников, также являющихся наследниками, «теряют» завещания, написанные не в их пользу, а иногда идут на прямой подлог документов – и в этой ситуации квалификация нотариуса, его принципы должны стать залогом обеспечения законного распределения наследства.

Удостоверение гражданско-правовых сделок также зависит от профессионализма нотариуса. Продать машину по объявлению, одолжить соседу денег до зарплаты, купить щенка – всё это с позиций права сделки между гражданами, которые подчиняются гражданскому законодательству независимо от того, знают об этом участники сделки или нет. При заключении договоров в таких случаях нотариус должен проконтролировать, чтобы в документе были отражены все реквизиты (паспортные данные, адреса), правильно определён предмет сделки, названо имущество, присутствовали определённые законом существенные условия договора и т.д. Возможно, ему придётся предложить сторонам внести изменения в текст документа, приведя его к общему знаменателю с нормами гражданского права.

Кроме того, традиционно сложны для оценки сделки по отчуждению (продаже, дарению, обмену) объектов недвижимого имущества – квартир, дач, гаражей и иной недвижимости. При этом нотариус несёт ответственность за непредоставление либо несвоевременное предоставление в



Фото: ИТАР-ТАСС

налоговые органы сведений о стоимости имущества, переоформленного в результате сделок.

Стоит сказать, что нередко граждане выплескивают на нотариусов недовольство из-за несовершенства законодательства и его частых изменений, которые и профессиональные юристы то едва успевают отслеживать. И тем не менее этим специалистам есть куда совершенствовать свою работу.

Доверенность по Интернету

По мнению правозащитников, в первую очередь должен улучшиться сервис. Здесь и сокращение очередей к нотариусу, например, за счёт предварительной записи на приём или отправки заданий через Интернет, и возможность для граждан заранее оставлять для удостоверения документы и забирать их позднее, в удобное время, и увеличение времени работы нотариуса.

Кроме того, должны быть созданы реальные нормы привлечения нотариуса к материальной ответственности за профессиональные ошибки. Например, в Нижнем Новгороде суд постановил взыскать 1 млн руб. с муниципалитета и признать сделку по продаже квартиры недействительной.

Как выяснилось на заседании, продававшая квартиру женщина «не понимала значения своих действий на момент подписания у нотариуса доверенности на приватизацию и продажу квартиры», а нотариус всё удостоверил. В итоге сделка отменена, мэрия наказана, но нотариус не понёс никакой ответственности.

«Важной мерой по улучшению работы нотариата было бы введение положения

ГРАМОТНОЕ УДОСТОВЕРЕНИЕ СДЕЛОК И ПРОЧИХ ДОКУМЕНТОВ ПОЗВОЛЯЕТ ИЗБЕЖАТЬ РАЗБИРАТЕЛЬСТВ В СУДЕ

о страховании материальной ответственности нотариуса, причём оно должно быть обязательным. Возможно, по примеру арбитражных управляющих стоит страховать как личную ответственность, то есть когда сам нотариус страхует свои риски причинения вреда гражданам, так и колективную ответственность – застраховать ответственность своих членов может нотариальная палата из выплачиваемых ими взносов», – считает адвокат Московского юридического центра Денис Ивченков.

Эти предложения уже обсуждаются для внесения в Профессиональный кодекс нотариусов. ФНП планирует также прописать необходимость для нотариуса иметь сайт в Интернете, при этом чётко регламентировать, какого рода информацию может содержать эта страница в Сети. Действия кодекса предполагается распространить не только на нотариусов, их временных заме-

щающих и помощников, но и на стажёров, сотрудников нотариальных контор и нотариальных палат субъектов РФ. Кроме того, предусматривается введение правила, по которому соблюдение норм кодекса будет обязательным.

Попытка внутреннего регулирования вполне логично укладывается в рамки готовящейся масштабной реформы нотариата, которая по замыслу добавит полномочий людям с печатью, но при этом и усилив контрол за ними.

А пока рядовые граждане, готовясь к походу в нотариальную контору, могут прочитать в Сети отзывы о работе конкретного нотариуса, и, если назреет мнение о справедливой критике в его адрес, лучше выбрать другого специалиста. Не лишней будет и предварительная консультация с юристом.

КАТЕРИНА МАКСИМОВА

Есть мнение

Владимир Кулик, начальник группы учёта материально-производственных запасов по главному материальному складу Иркутского общего центра обслуживания:

– К нотариусу я обращался несколько раз, в основном, чтобы оформить доверенности. Сначала отец, инвалид I группы, составлял на меня документ, а потом я оформлял доверенность на жену. Оба раза нам пришлось отстоять длинные очереди, чтобы попасть на приём. Кроме того, моего с трудом передвигающегося отца пришлось оставить одного для собеседования на предмет его вменяемости.

В этом отношении введение личных сайтов нотариусов для решения вопросов населения удалённо станет полезным новшеством. Надеюсь, что также предусмотрят вопрос безопасности и удобства использования заверенных электронных документов.

Акция

Паровозная прогулка

Когда я вырасту, я стану железнодорожником

В минувшую субботу ОАО «Федеральная пассажирская компания» организовало благотворительное мероприятие для детей с онкологическими заболеваниями, подопечных фонда «Подари жизнь».

Как рассказал «Гудку» заместитель генерального директора ОАО «ФПК» Андрей Калибердин, идея проведения акции принадлежит молодым ребятам, которые работают в компании. «Мероприятие организовано исключительно на личные средства сотрудников нашей компании. Понимая ту социальную работу, которая проводится в ОАО «РЖД», молодые люди, на наш взгляд, чувствуют себя социально ответственными перед своими сверстниками и перед теми детьми, которым действительно нужна помощь», – отметил он.

В мероприятии приняли участие около сорока детей, а также родители, волонтёры, сотрудники ФПК. Для того чтобы ребята могли поближе познакомиться с железной дорогой, была организована увлекательная экскурсия по Музею истории железнодорожной

техники, который находится на Рижском вокзале столицы. «Детям были продемонстрированы старинные паровозы начала и середины XX века. Кроме того, большой интерес у детей вызвал салон-вагон для первых лиц СССР», – отметила гид-экспоновод Екатерина Бласова.

Всего за час детям была рассказана практически вся история отечественного паровозостроения. После осмотра экспозиции дети отправились на ретроезде в локомотивное депо Подмосковное, построенное в 1901 году. В пути следования ребятам не давали скучать клоуны из организации «Доктор Клоун», вместе с которыми все с удовольствием пели песни и наслаждались вкусными сюрпризами.

В депо гид поведала об особенностях жизни железнодорожников в начале XX века. Здесь дети с большим интересом обследовали все постройки прошлого века, в числе которых были и водонапорная башня, и веерные депо с поворотным кругом. Кроме того, все увидели, как наполняется водой тендер поезда, а некоторые детишки даже прокатились в будке паровоза.

По словам школьника Григория Борисова, когда он был на подобной экскурсии со школой, в дело им не разрешали заходить. В этот раз экскурсия была намного интереснее.

«Экскурсия настолько необычная, что я сама себя чувствую, как ребёнок. Детям это очень нравится, достаточно посмотреть на их горящие от любопытства глаза», – отметила мама одного из малышей.

Как рассказал «Гудку» начальник управления персонала и социального развития ОАО «ФПК» Людмила Паристая, мы просто хотели подарить детям маленькую радость. «Это наша первая акция. Мы как организаторы находимся под большим впечатлением от мероприятия. Надеемся, что в дальнейшем продолжим тесно сотрудничать с фондом «Подари жизнь» и будем устраивать подобные акции чаще», – отметила она.

Волонтёр фонда «Подари жизнь» Оксана Гайдаш отметила, что замечательно, когда подобные акции вырастают из инициативы нескольких людей в настолько хорошо организованные мероприятия.

Марьяна Балашкина

Вопрос дня

Как вы относитесь к предложению министра образования закрывать филиалы вузов в городах?

Андрей Давыдкин, ведущий инженер центра диагностики и мониторинга устройств инфраструктуры Забайкальской дирекции инфраструктуры:

– Не поддерживаю министра. Филиалы удобнее для населения. Ездить учиться далеко – не самый лучший вариант. Ведь в чужом городе у студента может возникнуть проблема с жильём. Считаю, что в филиалах есть отличные преподаватели, хотя, наверное, в головном вузе более квалифицированные педагоги. Да и дисциплина и посещаемость в филиалах лучше. Ведь коллектив намного меньше, чем в центральном вузе, и все друг друга знают.

Ирина Смирнова, замначальника отдела эксплуатации службы пути Куйбышевской дирекции инфраструктуры:

– Категорически не согласна с таким предложением. Те же заочники, люди в основном семейные, которые учатся в головном вузе, вынуждены снимать жильё на время сессии. А это лишние деньги, которые бьют по бюджету. Я училась в Рязаевке в филиале Самарского железнодорожного института. Практически, когда вуз недалеко от дома и работы. Удобно и выпускникам, и их родителям – дети всегда под присмотром. Зачем изобретать в отношении филиалов велосипед? Ведь существует система проверок и аттестации учебных заведений. Если филиал не соответствует требованиям и качеству образования, то его закрывают либо подготавливают до уровня базового вуза. Но совсем оставлять глубинку без высшего образования нельзя.

Дмитрий Васютин, электромонтер Омской дистанции электроснабжения:

– Мы раньше жили в Прокопьевске, где моя дочь окончила филиал Кемеровского пищевого института. Она рассказывала, что многие её соокурсники специально ездили поступать именно в наш филиал. Из Томска, Новосибирска и даже из Кемерова. Это говорит о многом. Учителя зачастую в маленьких городах значительно квалифицированнее тех, что работают в мегаполисах. В больших городах специалисты идут работать в вузы из-за престижа, а, например, в Прокопьевске, в Ленинске-Кузнецком, Тайге – по призванию. Когда мы переехали в Омск, моя дочь как малодого специалиста с удовольствием взяли на молочный завод технологом. Проработав несколько лет, она стала замначальника отдела. Да и отправлять ребёнка в другой город накладно. Не всем хватает места в общежитиях: надо снимать угол. А питание в столовых по ценам хлеще, чем в городских кафе. Так что очередные выкрутасы нашего Минобразования не найдут у людей поддержки. Пусть Фурсенко не собирает бумажные отчёты, а поездит по маленьким городкам, пообщается со студентами и преподавателями филиалов.

Ирина Мамонтова, заместитель начальника по социальным вопросам и управлению персоналом Дирекции тяги Красноярской дороги:

– Филиалы могут готовить специалистов не хуже головных вузов. Почему есть мнение, что здесь слабее педагогический состав? Чтобы такого не происходило, головные вузы должны контролировать квалификацию своих преподавателей на местах – чаще устраивать стажировки, проверки. А сокращение филиалов может привести к оттоку кадров из регионов. Если абитуриенты уезжают на учёбу, то, как правило, очень редко возвращаются.

Персонал



**ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
ОАО «ТРАНССИГНАЛСТРОЙ»**

Вакансии ОАО «ТрансSignalстрой»:

**Заместитель Генерального директора
по проектам транспортного строительства.**

Главный инженер.

**Заместитель директора СМП-819
по производству (г. Батайск).**

С более подробной информацией о вакансиях можно ознакомиться на нашем сайте: www.transsignalstroy.ru

Резюме просьба высыпать на электронную почту:

kurbak@transsignalstroy.ru

Контактный телефон: 645-98-01, доб. 195;

начальник отдела управления персоналом – Курбак Зоя Сергеевна

На размещение объявлений в рубрике «Персонал» действуют специальные цены.

Тел./факс: (495) 624-78-53; E-mail: welcome@gudok.ru

РЕКЛАМА

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Пляжный футбол

Московский ПФК «Локомотив», победив в финале «Строгино» (7:2), впервые в своей истории стал победителем розыгрыша Кубка России.

В рамках турнира, проходившего в Анапе, «Локо» не потерпел ни одного поражения. На стадии группового турнира команда эффектно переиграла «Ростов» (4:2), «Невский фронт» (6:1) и «Атон» (9:0), в четвертьфинале – ЦСКА (7:4), в полуфинале – самарские «Крылья Советов» (4:1). Железнодорожники показали не менее результативную игру в решающем сражении за Кубок, где хет-триком отметился играющий тренер и капитан команды Илья Леонов, а голевыми дублями Егор Шайков и португальский легионер Маджер. Таким образом в этом году пляжный «Локо» добился стопроцентного результата. В его активе золотые медали чемпионата России, Суперкубок и Кубок России. А также победы в розыгрыше Евролиги среди на-



Московский «Локомотив» сделал золотой «дубль» – железнодорожники выиграли в этом сезоне и чемпионат, и Кубок России

циональных команд в чемпионате мира, где в составе сборной России «Локо» был представлен десятюю футболистами. Итоги сезона «Гудку» прокомментировал президент ПФК «Локомотив» Виталий Погодин:

«Все игроки «Локо» проявили себя настоящими профессионалами. Не могу не отметить фирменный стиль «Локо»: в каждом матче он стремится играть по-максимуму. Заслуживают самых высоких похвал вратари Андрей Бухлицкий, вытачивший в финале Кубка мёртвый мяч, и Александр Филимонов. Среди непокорённых вершин у нас осталась только одна: завоевание «золота» клубного чемпионата мира. Это железнодорожники попытаются сделать уже в будущем году на ЧМ в бразильском Сан-Паулу.

Владимир Сутина

Гимнастика

В Казани прошло первенство РФСО «Локомотив» по художественной гимнастике. Организатором турнира выступил Центральный спортивный клуб «Локомотив» при поддержке НПФ «БЛАГОСТОЯНИЕ» и ОАО «РЖД».

Соревнования получились представительными – в них приняло участие 288 спортсменок 1998–2003 годов рождения из 40 регионов страны. Они боролись не только за медали, но и за место в сборной РФСО «Локомотив» для участия во всероссийских соревнованиях «Юные гимнастки», которые стартуют также в Казани уже через несколько дней.

Почётными гостями соревнований стали заместитель начальника Горьковской железной дороги Александр Черемнов и генеральный директор ЦСК «Локомотив», четырёхкратный олимпийский чемпион Александр Попов, награждавший победительниц и призёров.

Кстати, конкуренция на соревнованиях была очень высокой. Почти во всех возрастных категориях победители и призёры определились лишь в последний момент. Но были и безоговорочные лидеры. Например, Ксения Полякова из Самары, победившая среди спортсменок 2000 года рождения. Кстати, Ксения в этом году уже была призёром первенства России в командном зачёте, а её мастерство отметила и главный тренер сборной Ирина Винер.

Вне конкурса выступили в Казани победительница первенства Европы в групповых упражнениях Ралина Ракипова и член ЦСК «Локомотив», неоднократная победительница первенств РФСО «Локомотив» Виктория Иванова. Эти девочки, которые уже выступают по программе мастеров спорта, готовятся к чемпионату России, и для них соревнования в Казани стали хорошей возможностью обкатать свои новые программы. Стоит отметить, что выступления Ивановой, и особенно Ракиповой произвели на судей, и на болельщиков сильное впечатление. Специалисты отметили, что эти спортсменки на чемпионате смогут бороться за высокие места.

Виктор Романов

Линия АТАКИ

Тяжёлый выезд

«Локомотив» в гостях одолел «Анжи»



Победу принёс гол, забитый в самом начале матча эквадорским форвардом железнодорожников Фелипе Кайседо.

«Локомотив» осенью идёт по тяжёлому графику. Игры чемпионата России и Лиги Европы следуют одна за другой. Вот и матч с махачкалинским «Анжи» подопечные Жозе Коусейру провели через два дня после встречи с белгийским «Андерлехтом». К сожалению, та игра группового этапа Лиги Европы завершилась не в пользу «Локо». Да, железнодорожники действовали здорово, создали массу опасных моментов у ворот соперника, вот только реализовать их не смогли, что привело к первому поражению «Локомотива» с тех пор, как его возглавил португалец Жозе Коусейру. – Но затем стали допускать ошибки.

«Локомотив» осенью идёт по тяжёлому графику. Игры чемпионата России и Лиги Европы следуют одна за другую

и провели не лучший свой матч, но сумели добиться победы. Единственный и победный гол уже на 5-й минуте забил Фелипе Кайседо. Эквадорец удачно сыграл головой после навеса Владислава Игнатьева. Кстати, этот гол стал для Кайседо четвёртым в российской премьер-лиге. Забитый мяч футболисты «Локо» отметили популярным жестом – «качанием ребёнка». Таким образом железнодорожники поздравили Дениса Глушакова с рождением дочери. Что же касается дальнейшего хода матча, то у «Анжи» было много возможностей для того, чтобы не только сравнять счёт, но и выйти вперёд. Нападающий хозяев Буссуф в первом тайме попал в перекладину, а затем «Локомотив» спас Глушаков, который выбил мяч с линии ворот после удара Махача Гаджиева.

Во втором тайме именно «Анжи» владел территориальным преимуществом. Хозяева

и много атаковали, а удар Ангбвы пришёл в штангу ворот «Локо». Правда, железнодорожники изредка отвечали опас-

ными контратаками, но больше забить так и не смогли. Но и свои ворота гости оставили «сухими», доведя матч до победы. – Мы хорошо провели начало игры, – отметил после завершения матча главный тренер «Локо» Жозе Коусейру. – Но затем стали допускать ошибки.

И ещё нужно отметить, что у «Анжи» была фантастическая поддержка болельщиков. Тяжело играть в такой обстановке.

Центральным матчем тура стала игра в Москве, где столичный «Спартак» принимал питерский «Зенит». Начало встречи

осталось за хозяевами. Они много атаковали и заставили оборону «Зенита» ошибиться – защитник гостей Александр Анонов отправил мяч в собственные ворота. Правда, ближе к концу тайма питерцы игру выровняли, и Дани сравнял счёт. Казалось, что лидер чемпионата во втором тайме дожмёт хозяев, которые остались в меньшинстве из-за удаления Николаса Парехи. И в начале второго тайма «Зенит» действительно вышел вперёд. Однако увезти из Москвы три очка подопечным Лучано Спаллетти не удалось. За десять минут до конца матча лучший бомбардир «Спартака» последних лет Веллитон сравнял счёт. Итог – 2:2.

ЦСКА в матче с «Кубанью» также сыграл вничью – 0:0. Казанский «Рубин» в гостях одолел «Томь» – 2:0.

Роман Вишнёв

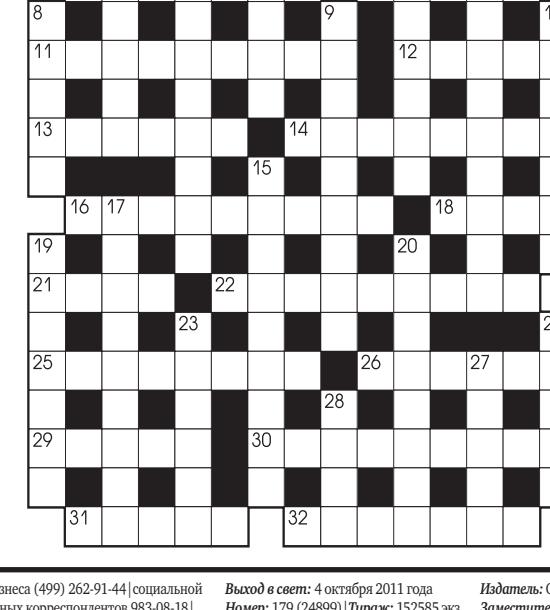
КРОССВОРД

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 1. Иное название монастыря. 5. Пополнение своего багажа, но не чемоданов с бараком. 11. Прибор для подглядывания за амёбами. 12. На нём – корсары, с ним – санитары. 13. Все выпуклости и низины на карте Земли. 14. Российский флаг по цветовой гамме. 16. Приздание паркету блестящего вида. 18. Мелкая кусачая живность. 21. Из какого материала были изготовлены знаменитые 12 стульев? 22. Бедная родственница кресты. 25. Двадцать пять процентов. 26. Гейша по национальности. 29. Обычное занятие надоедливого жалобщика. 30. Церемония вступления на престол. 31. Искусство открывать рот не под фонограмму, а «вживую». 32. Жучок – сам себе фонарик.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 2. Самая бьющаяся посуда на свадьбе. 3. Подкидывает практику свои размышления. 4. «Соавтор» Матфея, Марка и Иоанна. 6. Партийная «прополка». 7. Часы с сигналом, которые частенько по утрам хочется разбить вдребезги. 8. Этим, впоследствии оскорбительным, словом называли крестьян. 9. И «Динамо», и «Спартак», и ЦСКА. 10. То, о чём не принято спрашивать у дам. 15. Она манит молодёжь на стройки и в походы. 17. Может быть брачным или страховым. 19. Родовое имение, поместье на Руси. 20. Заводской кабинет, где всегда имеется спирт. 23. «Во поле ... стояла, во поле кудрявая стояла» (песенное). 24. Легендарный русский крейсер, не сдавшийся врагу. 27. Исторически сложившаяся устойчивая общность людей. 28. Явление, когда мужик долго не пил и вдруг набрался.

Составил
Михаил Сергеев

тику свои размышления. 4. «Соавтор» Матфея, Марка и Иоанна. 6. Партийная «прополка». 7. Часы с сигналом, которые частенько по утрам хочется разбить вдребезги. 8. Этим, впоследствии оскорбительным, словом называли крестьян. 9. И «Динамо», и «Спартак», и ЦСКА. 10. То, о чём не принято спрашивать у дам. 15. Она манит молодёжь на стройки и в походы. 17. Может быть брачным или страховым. 19. Родовое имение, поместье на Руси. 20. Заводской кабинет, где всегда имеется спирт. 23. «Во поле ... стояла, во поле кудрявая стояла» (песенное). 24. Легендарный русский крейсер, не сдавшийся врагу. 27. Исторически сложившаяся устойчивая общность людей. 28. Явление, когда мужик долго не пил и вдруг набрался.



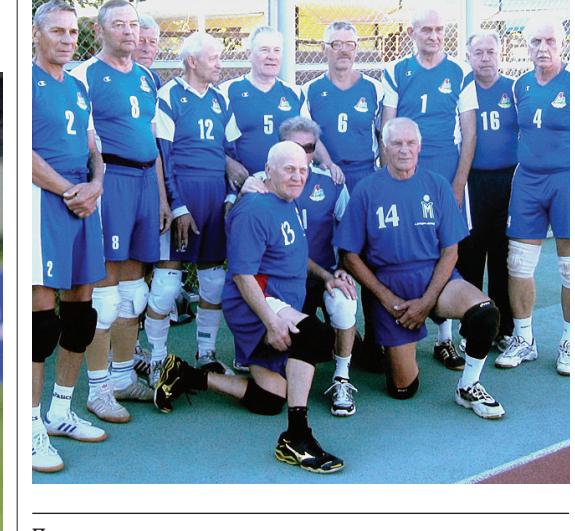
Ответы на кроссворд за 3 октября

1. Ведёрко. 2. Осыминог. 3. Гагарин. 4. Нейтрализит. 5. Тамада. 6. Анаболик. 7. Казнокрад. 8. Дозор. 9. Раструб. 10. Бакшиши. 11. Шуба. 12. АэроКлуб. 13. Бензобак. 14. Кинильник. 15. Каркуша. 16. Араб. 17. Башмак. 18. Каменёт. 19. Сократ. 20. Трап. 21. Пожарник. 22. Клубок. 23. Кавардак. 24. Кузов.

ВОЛЕЙБОЛ

Стареть не хотим

ВETERANЫ-ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ВНОВЬ ВПЕРЕДИ



По бравому виду спортсменов и не скажешь, что это старшая возрастная категория

10–25 сентября 2011 года в Сочи (Лазаревское) прошло 20-е юбилейное первенство России по волейболу среди ветеранов, в котором участвовало невыбывшее количество (138) мужских и женских команд. Даже команды самой старшей возрастной группы мужчин (старше 70 лет) пришлось делить на две группы.

Несомненный фаворит, победитель предыдущих первенств – «Локомотив» (Москва) (капитан команды – Цельковский К.). обыграв спортсменов из Обнинска и команду «Военная академия имени Фрунзе – Кубинка», возглавил группу «А».

Но настоящая борьба развернулась во второй группе – «В». Серебряные призёры первенства (2010 год) и Кубок России (2011 год) екатеринбуржцы не без труда одолели дебютантов соревнований – пермяков, которые, в свою очередь, не дали возможности бороться за медали прошлогодним бронзовым призёрам – самарским волейболистам.

В итоге определились пары полуфиналистов: команды Москвы и Перми, Екатеринбурга и Обнинска.

Выход москвичей в финал не стал лёгкой прогулкой – только в дополнительной партии железнодорожники выявили своё преимущество над пермяками, при этом почти половину выигранных очков принёс команде Алексей Антоненко, получивший приз и звание «Лучший игрок» возрастной категории «старше 70 лет».

В финале набравший ход «Локомотив» катком прошёл со своим оппонентом из Екатеринбурга, выиграв с неприличным для последних счётом 25:5 и 25:12.

Победа железнодорожников закономерна. Команда в этом году уже выиграла Кубок России, ряд международных и российских турниров, первенство Москвы среди 70-летних ветеранов, в котором участвовали 6 команд.

Обладателями золотых медалей стали и ветераны-железнодорожники старше 65 лет, входившие в команду Москвы (капитан команды – профессор университета путей сообщения И.Нисаев).

Подтвердили своё высокое мастерство и калининградские железнодорожницы, возглавляемые капитаном команды Татьяной Толопило. Им не было равных даже среди более молодых соперниц. Спортсменки превзошли участниц турнира своим темпом, съгранностью и волей к победе.

Думается, что успехи ветеранов-железнодорожников были бы менее значительны, если бы они не получали реальную помощь от руководства ОАО «РЖД» в лице первого вице-президента В.Морозова.

Участники соревнований благодарны оргкомитету соревнований за титанический труд, вложенный в дело выполнения целей и задач соревнований – популяризации волейбола, поддержания спортивного долголетия и привлечения к занятиям волейболом различных возрастных групп.

Николай Гром,
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ЦЕНТРАЛЬНОГО СОВЕТА ВЕТЕРАНОВ ВОНЫ И ТРУДА
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ,
ПРЕЗИДЕНТ ВОЛЕЙБОЛЬНОГО КЛУБА ВЕТЕРАНОВ «ЛОКОМОТИВ»
ФОТО АВТОРА