

В ремонтном локомотивном депо Иркутск-сортименточный начался капитальный ремонт тепловозного цеха

Трагедия на Чернобыльской АЭС произошла 25 лет назад, но её последствия ощущаются до сих пор

26 апреля 2011 года www.gudok.ru
 вторник www.gudok.info
 № 70 (24790) E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

ГУДОК



Ежедневная Выходит Тираж
 транспортная с 23 декабря 153486
 газета 1917 года экземпляра

| От РЕДАКЦИИ |

Готовь ледокол летом

Холода закончились. И ситуация на подходах к портам практически нормализовалась. Однако возникает вопрос: что же будет следующей зимой? Особенно с учётом того, что стивидоры Усть-Луги и Приморска планируют существенно увеличить грузоперевалку.

Одними из причин, по которым на железнодорожных подходах к морским портам Северо-Запада образовывались нынешней зимой заторы, стали суровая ледовая обстановка и неритмичная подача флота, несмотря на то что проводку обеспечивали 14 ледоколов, включая два линейных, пришедших из Арктики.

Проблемы портовиков обернувшись убытками железнодорожников от «брошенных» поездов. Например, в Большом порту Санкт-Петербурга время нахождения вагонов было увеличено на станции Автово до 15,4 часа, станции Новый Порт – до 29 часов, на подходах к порту Высоцкий – до 31 часа.

Недавно было объявлено о намерении форсировать строительство отечественного ледокольного флота. Однако проблема в том, что в Финском заливе нужны не просто ледоколы. Если строить мощный флот, то окажется, что средства, которые выделены в рамках федеральной программы, хватят всего лишь на половину линейного ледокола.

Правда, у линейных атомоходов изначально другие задачи – вести караваны по Севморпути, а не совершать маневры на фарватере для вызвала из ледового плены теплоходов на Финском заливе. Если делать ставку на такие ледоколы, то проводка к портам Северо-Запада получается слишком дорогой. Да и за короткий срок такой флот не построить.

Проблема здесь не в толщине ледового панциря, а в горосах. Поэтому, как выяснилось, нужно брать такие льды не мощностью двигателя, а с помощью особой конструкции ледокола. Но в любом случае в программу нужно вносить поправки и заказывать дополнительные суда. Если они попадут на верфи прямо сейчас, то можно подтянуть ледокольный флот до того уровня, который будет соответствовать нынешним грузопотокам в портах Северо-Запада. Правда, это произойдёт к 2014–2015 году. И к тому времени грузооборот стивидоров будет значительно больше, чем сейчас.

Получается, что ледокольное обеспечение на Северо-Западе будет постоянно догонять увеличивающиеся грузопотоки. Значит, уже сегодня нужно сделать выводы для прогнозных оценок железнодорожников. То есть исходить из реальной обстановки, а не из обещаний, которые щедро раздают стивидоры по осени, планируя зимние объёмы грузооборота.

ЦИФРА ДНЯ

29,3 балла

ТАКОВА ОЦЕНКА СОСТОЯНИЯ ПУТЕВОГО ХОЗЯЙСТВА ОАО «РЖД» В I КВАРТАЛЕ 2011 ГОДА. СРЕДНЕГОДОВАЯ ОЦЕНКА ПУТИ УЛУЧШИЛАСЬ С 41,9 БАЛЛА В 2008 ГОДУ ДО 34,9 БАЛЛА В 2010 ГОДУ.

Блиц

На финишной прямой

ПУНКТ ПРОПУСКА НЕСТЕРОВ – КИБАРТАЙ НА РОССИЙСКО-ЛИТОВСКОЙ ГРАНИЦЕ ПЛАНИРУЮТ ДОСТРОИТЬ К КОНЦУ ГОДА



находится железнодорожная инфраструктура?

– Железнодорожная составляющая пункта пропуска готова на 85%. В целом по этому объекту КЖД освоила уже 752 млн руб. – инвестиции ОАО «РЖД».

На станции уложены все железнодорожные пути (на территории свыше 40 га), построены пост ЭЦ, пешеходный мост для жителей посёлка и обеездная автодорога.

Осталось достроить путь отечественного ремонта грузовых вагонов, путь экипировки локомотивов и помещения для текущего осмотра локомотивов. Так же необходимо обустроить место для стоянки техники и размещения работников путевого комплекса,

– А какие объекты будут строиться по заказу Росграницы?

– За счёт средств федерального бюджета предстоит построить объединённое здание вокзала с размещением контрольных органов пункта пропуска: по-

граничной, таможенной, ветеринарной, миграционной служб, – а также склад временного хранения грузов.

– Что означает для дороги введение в эксплуатацию этого пункта пропуска?

– Мы рассчитываем изменить технологическую схему работы. Прежде всего изменения коснутся станции Черняховск, расположенной на расстоянии 62 км от границы и выполняющей сегодня функции пограничной: она будет работать исключительно как грузовая. Здесь проектируется сортировочная горка. В целом комплексное развитие инфраструктуры главного хода обеспечит оптимальную работу важных грузовых станций: Калининград-сортировочный, Балтийск, Балтийский Лес, даст возможность формировать длинносоставные поезда, существенно снизить простой.

– Протяжённость маршрута – 40 км, – говорит генеральный директор ОАО «Краспригород»

Пётр Овсянников. – Основные остановочные пункты – Базаиха – Краснодарск – Бугач –

БАСЕДОВАЛА ВЕРА БАШКАНОВА

– Если автобусом на правый берег краевого центра можно перевезти 50 пассажиров за один рейс, то электричкой – более 1,5 тыс.

ИНФРАСТРУКТУРА

Щебень преткновения

ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ПЛАНА НЕ ХВАТАЕТ НИ ВАГОНОВ, НИ НУЖНЫХ ФРАКЦИЙ



ПРИЧАСТНЫМ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯМ ДАНА ОДНА НЕДЕЛЯ НА ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПРИЧИН И РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ СРЫВА ДОСТАВКИ ЩЕБНЯ ПУТЕРЕМОНТНОМУ КОМПЛЕКСУ.

Такое поручение дал вчера первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Морозов в ходе оперативного совещания у главы компании.

Проблема с завозом щебня обсуждалась ещё неделю назад. Несмотря на то что на прошлом оперативном совещании у президента ОАО «РЖД» ряду причастных департаментов было поручено решить вопрос с организацией подачи вагонов для отгрузки щебня, компания по-прежнему отстает от плана из-за нехватки подвижного состава. Финансирование ремонта

ДОРОГАМ НЕОБХОДИМ ЩЕБЕНЬ, НО ОН НЕ ВСЕГДА ДОХОДИТ ДО КОНЕЧНОГО ПОТРЕБИТЕЛЯ

вагонного парка было увеличено, однако выделенный бюджет до сих пор не освоен. В настоящий момент отставание по щебню составляет 850 тыс. куб. м.

Как заявил «Гудку» вице-президент ОАО «РЖД» Владимир Воробьёв, сложившаяся ситуация случилась впервые и такое положение дел явно нетерпимо. Собственного парка вагонов и спецвагонов Центральной дирекции по ремонту пути (ЦДРП) недостаточно для завоза полного объёма щебня. Его никогда не хватало и раньше, так как всегда использовалась инвентарный парк полуwagonов РЖД.

Как объяснил «Гудку» источник на КБЖД, в связи с передачей инвентар-

ного парка вагонов в ПГК и ВГК на дороге возникли проблемы с полуwagonами и завозом щебня и решить их будет не легко.

Теперь вопрос заказа и использования вагонов в течение мая-июня переходит в коммерческую плоскость, однако в дорожном хозяйстве пути и Куйбышевской дирекции по ремонту пути высказывают озабоченность, что привлечение частного подвижного состава поднимет тарифную составляющую и это отразится на стоимости щебня и в конечном итоге приведёт к отставанию от плана ремонта.

> Окончание | 2

ПРОЕКТ

Поезда не уйдут под землю

ГОРОДСКИЕ ПРОБКИ РАЗГРУЗИТ ЭЛЕКТРИЧКА

ВНУТРИГРОДСКАЯ ЭЛЕКТРИЧКА МОЖЕТ СТАТЬ ДОСТОЙНОЙ АЛЬТЕРНАТИВОЙ КРАСНОЯРСКОМУ МЕТРОПОЛИТЕНУ, ТЕМ БОЛЕЕ ЧТО ЕГО СТРОИТЕЛЬСТВО СЕЙЧАС ЗАКОНСЕРВИРОВАЛИ.

Об этом было заявлено на «круглом столе» Законодательного собрания Красноярского края, посвящённом развитию пригородных перевозок.

Городская электричка поможет разгрузить город от пробок, а до работы в краевой центре жители Емельяновского и Берёзовского районов будут добираться вдвое быстрее.

Предполагается, что электропоезда будут ходить по так называемой маятниковой схеме и захватят практически все районы краевого центра.

– Протяжённость маршрута – 40 км, – говорит генеральный директор ОАО «Краспригород»

Пётр Овсянников. – Основные остановочные пункты – Базаиха – Краснодарск – Бугач –



ЭЛЕКТРИЧКА СМОЖЕТ ПЕРЕВЕЗТИ ГОРАЗДО БОЛЬШЕ ПАССАЖИРОВ, ЧЕМ АВТОБУС

Краснодарск-Северный. В сутки по этому маршруту с интервалом 15–20 минут могут проходить 38 пар поездов.

Эффективность такого городского транспорта, пока в Красноярске не построено метро (более того, этот проект недавно законсервирован), очевидна.

– Если автобусом на правый берег краевого центра можно перевезти 50 пассажиров за один рейс,

то электричкой – более 1,5 тыс.

Это в тридцать раз больше, – поясняет Пётр Овсянников. – Мы подсчитали, что за год услугами пригородного электропоезда могут воспользоваться более 3 млн человек. Так что такой электро-

Справка «Гудка»

Впервые «муниципальную» электричку в Красноярске запустили в июле 2008 года. Но городская инфраструктура в честь движения поездов так и не получила должного развития, и проект был прекращён.

поезд вполне может разгрузить городские улицы в час пик.

Кроме того, руководство компании «Краспригород» вместе с министерством транспорта края рассматривают возможность установить и единый тариф на протяжении всего внутригородского маршрута.

– Цена билета будет не намного выше, чем в маршрутном автобусе, – говорит Пётр Овсянников. – К тому же мы прорабатываем и такую возможность, как оплата проезда по единой социальной карте.

Но для того чтобы этот про-

ект успешно развивался, одного желания и намерения железнодорожников мало.

> Окончание | 3

2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

ИНФРАСТРУКТУРА

Щебень преткновения

>Начало | 1

На Куйбышевской магистрали в зимний период щебень завозился в хоппер-дозаторных вагонетках с Южно-Уральской дороги. Сейчас хоппер-дозаторы задействованы на «окнах» по укладке рельсошпальной решётки, и поставки значительно замедлились. Чтобы обеспечить завоз щебня на летние ремонтно-путевые работы, ОАО «РЖД» передаёт Куйбышевской ДРП свыше 500 полувагонов. Однако почти все переданные ресурсы имеют превышение сроков эксплуатации и нуждаются в ремонте, а вопрос по источникам его финансирования пока не решён. Поэтому потребуется некоторое время на переформирование этих полувагонов и ремонт.

Сейчас парк инвентарных вагонов для нужд дороги используется по назначению – для хозяйственных нужд. То есть не только для завоза щебня, но и для погрузки металломолота, рельсов, строительных и других материалов.

Эти вагоны также будут курсировать в течение мая-июня.

Начальник оперативного отдела Северной дирекции по ремонту пути Сергей Волгин, в частности, сообщил «Гудку»: «Для перевозки щебня используются в основном вагоны операторских компаний – их-то сегодня и не хватает. Поставщик щебня на все дороги является Первая нерудная компания. Так, в феврале она намеревалась поставить в адрес Северной железной дороги по нашим заявкам 880 вагонов щебня, а факту было отгружено только 208. Щебёночные карьеры находятся в регионе Октябрьской магистрали, и распределением вагонов с 1 апреля занимается Октябрьский территориальный центр фирменного транспортного обслуживания. Кроме того, увеличилось время нахождения в пути вагонов Северной дирекции по ремонту пути – хоппер-дозаторных и думпкарных вагонеток, в которые мы загружаем щебень на ОЖД и везём его на Северную».

Заместитель генерального директора по коммерции ОАО «Первая нерудная компания» Сергей Семендяев считает, что проблему могут решить сами железнодорожники, выделяя необходимое количество вагонов. Поданные компанией в марте-апреле заявки на предоставление вагонов для перевозки в адрес СЖД выполняются всего на 25%. В первую очередь это вагоны Первой и Второй грузовых компаний. «С нашей стороны приняты все возможные меры: написано много писем, проведены совещания у руководства ОАО «РЖД» и в ЦФТО. Но существенного улучшения ситуации пока не наблюдается. Нам обещают вагоны уже два месяца – и не дают в нужном количестве. То есть мы не виновники создавшегося положения, а, напротив, пострадавшая сторона», – убеждён Сергей Семендяев.

Для решения проблемы с минимальными финансовыми потерями необходимо выделить полувагоны из парка ПГК конкретно под выполнение этой задачи – перевозки путевого щебня, заключавший составы по 50 полувагонов. Это позволит наверстать отставание по завозу щебня до конца мая 2011 года, убеждён Владимир Воробьев. Между тем не подлежит сомнению, что отсутствие щебня у ряда грузовладельцев также является одной из причин рассматриваемой проблемы. Как докладывала на оперативном совещании недавно назад генеральный директор ЦФТО Елена Кунаева, на Южно-Уральской дороге, на карьере рядом со станцией Асбест, где из-за проблем с качеством камня возникло решение отменить заказ. При этом, по словам вице-президента ОАО «РЖД» Вячеслава Лемешко, ЦФТО занимался разработкой графика, но проблема не только в нехватке вагонов, но и в платежах и в сроках платежей.

Как сообщила вчера Елена Кунаева, за прошедшую неделю отставание по подаче вагонов под щебень для летних путевых работ было сокращено: если в адрес ЦДРП оно несколько дней назад составило порядка 1,5 тыс. вагонов, то теперь по парку перевозчика отставание почти полностью ликвидировано, а в вагонах Первой грузовой компании сокращено на 500 единиц и составляет 1096 вагонов.

«Значительное отставание мы имеем и в адрес сторонних получателей, – сообщила Елена Кунаева. – Предстоит решить вопросы с организацией подачи вагонов, сейчас они приставают в ожидании погрузки, не вывозятся своевременно со станций». В ближайшее время по ситуации со щебнем будет проведён детальный анализ и принятые соответствующие решения.

Напомним, что изначально предполагалось в ходе реформирования отрасли оставить в собственности ОАО «РЖД» необходимое количество подвижного состава именно для различных хозяйственных нужд, чтобы не зависеть в этих вопросах от приватного парка. Однако ситуация показывает, что к данной мере необходимо ещё раз вернуться и нормализовать положение дел.

Игнат Выгин

26 апреля 2011 года

ВТОРНИК

№ 70 (24790)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

Восточно-Сибирская

Значение места

НОВОЕ РАСПОЛОЖЕНИЕ СТОЙЛ ЭКОНОМИТ ВРЕМЯ И ДЕНЬГИ



ФОТО: ИАНЫС ГОРЯЧЕНКО

В РЕМОНТНОМ ЛОКОМОТИВНОМ ДЕПО ИРКУТСК-СОРТИРОВОЧНЫЙ НАЧАЛСЯ КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ ТЕПЛОВОЗНОГО ЦЕХА.

Как рассказал начальник депо Сергей Попов, здесь уже изменили специализацию ремонтных стойл, на каждом из них будут определённые виды ремонта. Изменится схема расположения локомотивов. Будет увеличена длина стойл, ведь ожидается увеличение притока тепловозов на летнюю путевую кампанию.

Нынешние изменения в технологии работы предприятия – продолжение технического переоснащения, начатого ещё в прошлом году. Особое внимание было обращено на расстановку ремонтных позиций, чтобы и в имеющихся условиях обеспечить поточность ремонта. Поэтому пункт реостатных испытаний переместили максимально ближе к тепловозному цеху.

В ДЕПО УСОВЕРШЕНСТВУЮТ ТЕХНОЛОГИЧЕСКУЮ СХЕМУ РЕМОНТА ТЕПЛОВОЗОВ – ЭТО ЗАМЕТНО УВЕЛИЧИТ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ ТРУДА И ЭКОНОМИТ СРЕДСТВА

«Раньше, чтобы отремонтированный тепловоз доехал до пункта реостатных испытаний и вернулся обратно, уходило часа четыре. Сейчас же эта операция занимает не более получаса. Соответственно снизили время простоя на ремонте, сократили срок работы локомотивной бригады. В итоге за год набирается экономия более 500 тыс. руб. Так что место расположения имеет значение», – поясняет Сергей Попов.

Аналогично поступили и с пунктом по обточке колёсных пар, который раньше находился в отдельном здании, на удалении от основного цеха.

«На постановку локомотива на позицию обточки уходило более трёх часов. А обтавивать приходится почти каждый локомотив. Как только мы перевели этот пункт поближе, затраты на манёвры сократились. Предварительно экономический эффект от

такого решения составит около 450 тыс. руб. в год. Да и вообще не должно быть так, чтобы локомотив ремонтировался в одном месте, а обтавлялся в другом», – заключает Попов.

Совершенствование технологической схемы ремонта продолжится. «Тем более что в этом году, в том числе и на эти цели, депо выделяются централизованные средства – более 14,5 млн руб. В прошлом же году все свои задумки мы претворили в жизнь собственными силами», – говорит главный инженер депо Андрей Смирнов.

По его словам, на эти деньги ещё запланировано сделать скотопускную канаву на третьем пути тепловозного цеха и смонтировать систему приточно-вытяжной вентиляции, что улучшит условия труда персонала.

СЕРГЕЙ КЕЗ,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
ИРКУТСК

МАРШРУТ

Альтернатива фурам

ГРУЗЫ ДЛЯ ОЛИМПИЙСКОЙ СТРОЙКИ ДОСТАВИТ ПАРОМ

Компания «АнРусСтранс» запускает грузопассажирский паром по маршруту Новороссийск – Сочи. В планах компании – оборудовать приобретённое транспортное средство для перевозки железнодорожных вагонов различной специализации.

В апреле 2011 года «АнРусСтранс» – транспортный холдинг, специализирующийся на морских грузопассажирских перевозках, – приобрёл паром. Он получил новое имя – «Николай Конарев» – в честь министра путей сообщения СССР. 22 апреля паром порожняком отправился из порта Таллин в порт Новороссийск. Приобретённое компанией транспортное средство будет работать на направлении Новороссийск – Сочи. Актуальность запуска парома на данном маршруте в компании объясняют растущим грузопотоком в направлении порта Сочи в связи со строительством объектов для проведения зимних Олимпийских игр 2014 года.

«В настоящее время доставка грузов для строительства олимпийских объектов в Сочи по автомагистралям сильно затруднена. Трасса, по которой перевозятся строительные грузы, имеет достаточно сложный профиль – это двухполосное шоссе с большим количеством поворотов. Кроме того, круглосуточное движение фур сильно затрудняет проезд легковых автомобилей, что вызывает спровоцированные нарушения автовладельцев, а также существенно ускоряет процесс изношения покрытия трассы», – пояснил «Гудку» президент группы компаний «АнРусСтранс» Александр Анненков.

В 2011 году Министерство транспорта России приняло решение о переводе части потока строительных грузов в направле-

нии Сочи на водный транспорт. План Минтранса предусматривает заключение договора о строительстве либо переоборудовании парома для перевозки большегрузных автомобилей. По словам Александра Анненкова, «паром будет не просто обеспечивать перевозку грузов и пассажиров, а станет частью цепочки масштабных усилий, предпринимаемых по оздоровлению экономики государства, по восстановлению и закреплению позиций России в современном многополярном мире».

Скорость парома составляет 16 узлов, продолжительность рейса Новороссийск – Сочи – 10 часов. Строительные грузы, которые сейчас перевозятся по автодороге, будут «заезжать» на паром машинами, далее до Сочи – и продолжение маршрута. По графику паром будет выходить из Новороссийска в 20:00 (в течение дня машины прибывают в порт) и прибывать в порт назначения в 8:00. Там машины будут выезжать, разгружаться в течение дня, а в 20:00 паром будет отправляться по направлению Сочи – Новороссийск.

Паром оборудован для перевозки 53 фур, нижняя палуба парома оснащена железнодорожной колёсной, но в настоящее время это колея 1435 мм. В дальнейшем на палубах (кроме верхней) будут проложены рельсы, и тем же путём либо по другому маршруту смогут курсировать до 35 железнодорожных вагонов любой специализации. По словам представителя компании, в перспективе паром можно будет задействовать для перевозки любых грузов в зоне Черноморского бассейна. После спада строительных грузов в Сочи предполагается расширить колею и освоить направление на Турцию и Болгарию.

МАРИЯ ПАРФЕНОВА

Объявление

ПРОВЕДЕНИЕ АУКЦИОНА № 27
ПО ОПРЕДЕЛЕНИЮ ПОКУПАТЕЛЕЙ ИМУЩЕСТВА
ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «РЖДСТРОЙ»

В соответствии со статьями 447–449 ГК РФ ОАО «РЖДстрой» объявляет о проведении аукциона по определению покупателя имущества ОАО «РЖДстрой» в форме открытого по составу участников и способу подачи предложений о цене аукциона.

Аукцион состоится 26 мая 2011 г. в 12 часов 00 минут по московскому времени по адресу: РФ, 105064, г. Москва, ул. Казакова, д. 8, стр. 6.

Организатором аукциона выступает собственник имущества – ОАО «РЖДстрой», в лице Конкурсной комиссии ОАО «РЖДстрой».

Предметом торгов является право на заключение договора купли-продажи имущества ОАО «РЖДстрой»:

Лот	Наименование лота	Начальная цена лота, руб., в том числе НДС
1	Производственная база (15 объектов недвижимого имущества, два земельных участка) расположенная по адресу: Республика Бурятия, г. Улан-Удэ, ул. Революции 1905 г., д. 92	15 384 714,00

Шаг аукциона составляет 1 (Один) процент от начальной цены лота и остаётся неизменным в течение всего аукциона.

Подробнее ознакомиться с предметом аукциона (составом лота, сведениями о имуществе, его характеристики), а также получить конкурсную документацию можно по адресу: 105064, г. Москва, ул. Казакова, д. 8, стр. 6, каб. 311/2, тел.: (499) 266-88-15, 266-88-13, 260-34-32, ежедневно с 09.00 до 16.45, кроме субботы и воскресенья, а также на сайте www.rzdstroy.ru.

Заявки на участие в аукционе должны быть представлены по адресу: 105064, г. Москва, ул. Казакова, д. 8, стр. 6, каб. 311/2, не позднее 16 часов 45 минут московского времени 20 мая 2011 г.

К участию в аукционе допускаются физические и юридические лица, которые могут быть признаны покупателями по законодательству РФ, своевременно подавшие заявку на участие, представившие надлежащим образом оформленные документы и внесшие задаток для участия в аукционе. Один Претендент имеет право подать только одну заявку на участие в аукционе.

Лица, желающие принять участие в аукционе, вносят задаток на расчётный счёт, указанный Организатором в Договоре о залоге, входящем в состав конкурсной документации. Величина задатка составляет 5% от суммы начальной цены продажи. Задаток должен быть внесен до окончания срока подачи заявки на участие в торгах. Моментом внесения задатка признаётся время его зачисления на указанный расчётный счёт. Победителем аукциона признаётся участник, предложивший наиболее высокую цену за предмет аукциона. Итоги аукциона подводятся по месту проведения аукциона в день и время, указанные в объявлении о проведении аукциона. Результаты проведения аукциона оформляются протоколом.

ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ ОПЕРАТОР В СФЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК ЗЕРНОВЫХ ГРУЗОВ



РАЗВИТИЕ И ОПТИМИЗАЦИЯ РОССИЙСКОЙ ЗЕРНОВОЙ ЛОГИСТИКИ

ИНВЕСТИЦИИ

- в развитие транспортно-терминальной инфраструктуры
- в подвижной состав
- в новые логистические технологии

www.rusagrotrans.ru

ЗАО «Русагротранс» приглашает посетить свой стенд B405 на 16-й Международной выставке по грузоперевозкам, транспорту и логистике «ТрансРоссия 2011», которая состоится с 26 по 29 апреля в Москве, в ЦВК «Экспоцентр».

РЕКЛАМА

ПРОЕКТ

Поезда не уйдут под землю

>Начало | 1

– К решению проблемы должны подключиться и городские власти, – говорит Пётр Овсянников. – Внутригородское движение необходимо синхронизировать с общественным транспортом, сделать удобные автобусные остановки. К примеру, доехал пассажир до станции Северный на электричке, вышел, через полсотни метров пересел на автобус.

Городские власти важность такого проекта не отрицают, но вот сделать такие пункты для пересадок обещают не раньше чем через четыре года.

Сегодня мест, где можно без проблем с электричкой пересесть на автобус, не так и много, – поясняет начальник отдела организации перевозок и дорожного движения департамента транспорта администрации Красноярска Сергей Веселков. – К примеру, станция Красноярск-Восточный, куда приезжают в краевой центр жители Сосновоборска. Подходы к ней затруднены, нужно перейти две дороги с интенсивным автомобильным движением. К тому же есть улицы, на которых мы вообще не можем организовать автобусное движение – тамнерегулируемые переходы, открывать движение на таких участках для общественного транспорта мы не имеем права. Конечно, власти сейчас рассматривают перспективу создания транспортных пересадочных узлов вблизи железной дороги. И уже определили пять таких пунктов. Но это работа требует больших затрат. И реализуем этот проект не раньше чем к 2015 году.

Но горожанам этот проект нужен сегодня. Ведь он решит ёщё и проблему транспортной доступности краевого центра для жителей близлежащих районов.

– Два года назад такой электропоезд уже ходил в Красноярске, и мне очень нравилось, – говорит житель посёлка Берёзовка Дмитрий Мормышин. – И я с комфортом до работы в краевой центр добиралась электричкой. Получалось раза в два быстрее, чем на автобусе или на машине. Автобусом часа два на дорогу уходило, особенно летом, когда трассы ёщё и дачниками забиты. Да к тому же от электрички и вреда меньше – никаких выхлопных газов, экология не страдает.

Олеся Мизинко,
соб. корр. «Гудка»
КРАСНОЯРСК

МЕЖДУНАРОДНОЕ РЕЙТИНГОВОЕ АГЕНТСТВО Fitch поместило долгосрочные рейтинги в иностранной и национальной валюте ОАО «Первая грузовая компания» (ПГК) («BBB») и ОАО «Трансконтейнер» («BB+») на пересмотр с пометкой «негативный».

Возможное понижение кредитных рейтингов этих компаний Fitch связывает с намерением РЖД продать 75% минус две акции в ПГК и 25% плюс одну акцию в «Трансконтейнере». Предварительно продажа пакета акций ПГК запланирована на III квартал 2011 года, «Трансконтейнера» – на конец 2011 года.

Агентство ожидает, что решение совета директоров РЖД будет одобрено российским правительством, которое является единственным акционером компании. В этом случае доля РЖД в её «дочках» уменьшится до миноритарной.

В докладе, подготовленном командой аналитиков Fitch во главе с председателем комитета по корпоративным эмитентам Джоном Хэттоном, говорится: «Мы рассматриваем существующие самостоятельные структуры бизнеса и финансовые позиции ПГК как соответствующие долгосрочному рейтингу дефолта эмитента «BB+», а у «Трансконтейнера» – долгосрочному РДЭ «BB». Мы отмечаем, что, если у ПГК или «Трансконтейнера» появится новый мажоритарный акционер, рейтинги компаний могут оказаться под воздействием кредитоспособности соответствующих новых материнских структур и взаимоотношений между материнской и дочерней структурой».

При этом Fitch отмечает, что продажа акций не повлияет на рейтинги самих РЖД.

«Логика Fitch в данном случае вполне понятна, – говорит представитель аналитического агентства «Инвесткафе» Дмитрий Адамидов. – Выход ОАО «РЖД» из капитала ПГК и «Трансконтейнера» формально вполне может рассматриваться как достаточное основание для снижения рейтинга. И перед проведением IPO, наверное, это не самая хорошая новость, играющая, кстати говоря, на руку будущему покупателю».



Будущим покупателям акций ПГК и «Трансконтейнера» помогают сбивать цену

Однако, по мнению эксперта, поводов для серьёзного беспокойства нет.

«Во-первых, мнение Fitch – это только мнение, пусть даже и уважаемого участника рынка. Искущённый инвестор вряд ли будет впадать в беспокойство по этому поводу, поскольку наложенные кооперационные связи между компаниями и ОАО «РЖД» никуда не денутся и после продажи акций, а перспективы развития бизнеса будут ясны после того, как компании обретут новых мажоритарных акционеров», – говорит эксперт.

Консультант департамента Due Diligence «2К Аудит – Деловые консультации/Morison International» Андрей Чернявский считает,

что подобный шаг со стороны Fitch будет серьёзным вызовом для компаний.

«Очевидно, что после продажи компаний рейтинги вновь могут быть пересмотрены. Иными словами, итоговые рейтинги ПГК и «Трансконтейнера» будут установлены в зависимости от качества новых акционеров. Но вряд ли перемещение рейтингов в

список для пересмотра окажет влияние на решение потенциальных инвесторов принять участие в приватизации компаний», – резюмировал аналитик.

В ПГК и «Трансконтейнере» пересмотр своего рейтинга комментировать отказались.

Галия Шакирова

В досье

Fitch отмечает, что на долю ПГК приходится более 10% консолидированной выручки РЖД (1,154 трлн руб. по МСФО в 2009 году). Таким образом, она является основной «дочкой» компаний.

Рейтинг «BB+» в национальной валюте облигаций «Трансконтейнера» на сумму 3 млрд руб. со сроком погашения в 2013 году также помещён в список Rating Watch «Негативный». Облигациям на сумму 3 млрд руб. с погашением в 2015 году присвоен рейтинг в национальной валюте «BB+» и помещён в список Rating Watch «Негативный».

Перевод по номеру карты Visa**Просто переведите деньги туда, где их ждут!**

С ТрансКредитБанком всегда удобно, всегда рядом!

Теперь Вы можете просто переводить деньги

- на карту Visa Ваших родных и близких по России
- на карту Visa, с которой выплачивается кредит
- на карту Visa, которой Вы привыкли пользоваться каждый день

Услуга действительна в следующих городах: Москва, Санкт-Петербург, Саратов, Екатеринбург, Иркутск, Красноярск, Новосибирск, Ростов-на-Дону. Следите за появлением услуги в вашем городе!

всё больше людей говорят **go с Visa**



Подробнее об услуге: www tcb ru; visa com ru

**Итоги****Цель – выйти в лидеры**

ОАО «Железные дороги Якутии» планирует увеличить объёмы перевозок к 2020 году в 9 раз



Фото: Сайт ЯК

**Василий
Загородский,
вице-президент
ОАО «АК «Железные
дороги Якутии»**

ОАО «АК «Железные дороги Якутии» демонстрирует устойчивые показатели роста. Основные показатели в 2010 году и планах на будущее рассказали руководитель московского представительства компании Василий Загородский.

– **Василий Николаевич, какое место сегодня занимает компания «Железные дороги Якутии» в транспортной системе России и региона?**

– ОАО «АК «ЖДЯ» по-прежнему остаётся малодеятельной инфраструктурой железнодорожного транспорта общего пользования, ориентированной на доступ грузоотправителей (грузополучателей) региона к общей сети ОАО «РЖД». Учитывая, что на сегодняшний день в Республику Саха (Якутия) завозится около 2 млн тонн различных грузов всеми видами транспорта, доля ОАО «АК «ЖДЯ» на данном рынке составляет 40–45%.

Вывоз за пределы Якутии представлен в основном продукцией горнодобывающей промышленности: алмазами, золотом, каменным углем. Но если первые два направления не являются транспортёрами, то добыва каменного угля, безусловно, ориентирована на железнодорожный транспорт.

Если рассматривать положение Общества в отрасли в целом, в государственном масштабе, то его роль по-прежнему малозаметна как по объёму перевозок, так и по всем другим показателям. Если же брать рынок республиканских железнодорожных перевозок, то Общество объективно является естественной монополией. Однако этот статус в данном случае не означает отсутствие конкуренции, которую составляют другие виды транспорта.

– **Удалось ли компании в 2010 году значительно увеличить объёмы перевозок по сравнению с 2009 годом?**

– В 2010 году общий перевозок составил 2180,95 тыс. тонн, или 133,9% от объёмов 2009 года. Показатель погрузки повысился на 83,68% по сравнению с уровнем 2009 года и составил 1397 тыс. тонн. Рост вызван увеличением погрузки угля за счёт увеличения рынка сбыта угледобывающих компаний.

В 2010 году наблюдается снижение основных показателей пассажирского комплекса. Так, число перевезённых пассажиров снизилось на 11,1% к уровню 2009 года, пассажирооборот – на 10,4%. Снижение обусловлено уходом пассажиров (работников), занятых вахтовым методом на территории республики.

– **Расскажите, пожалуйста, какие меры были приняты для улучшения показателей работы компании?**

– В 2010 году Обществом достигнутое улучшение большинства качественных показателей в перевозках. Компания продолжает работу по сокращению оборота вагона. По итогам 2010 года он составил 6 суток (снижение на 1,6% к периоду прошлого года).

Наблюдается увеличение показателей участковой и технической скорости на 3,2% и 6,8% соответственно. Увеличение среднесу-

точной погрузки на 70% соответствует сложившейся структуре перевозок грузов в 2010 году. Увеличен средний вес поезда на 5% к периоду прошлого года, и он составил 1874 тонн.

Продолжающееся внедрение модернизированных тепловозов марки GeneralElectric, а также уже сточившийся контроль над расходованием дизельного топлива привёл к сокращению удельного расхода топлива на тягу на 4%.

– **«Железные дороги Якутии» можно назвать социально ориентированной компанией?**

– Да, безусловно. Компания выступает как ответственный работодатель, поддерживая равноправные отношения с трудовым коллективом, обеспечивая возможности развития, благоприятный климат в коллективе, приемлемый уровень условий труда и заработной платы.

В 2010 году обучение прошли 34 сотрудника, повышение квалификации и аттестацию – 120 человек. В 2011 году планируется увеличить количество персонала, который будет проходить обучение, повышение квалификации и аттестацию, до 168 человек.

– **Каковы цели «Железных дорог Якутии» на дальнюю перспективу?**

– Стратегическая цель ОАО «АК «Железные дороги Якутии» – стать лидирующей компанией в отрасли на территории Республики Саха (Якутия), обеспечивая безопасность движения, качественное предоставление услуг и условия для реализации приоритетных промышленных проектов, предусмотренных программными документами региона.

Предусматривается также рост протяжённости инфраструктуры в 2,3 раза, рост объёмов перевозок в 9 раз в 2020 году к существующим объёмам перевозок.

Беседовал Денис Гончаров

Мнения

Необходим комплекс мер

ИНФРАСТРУКТУРА ДОЛЖНА СТАТЬ НЕПРИСТУПНОЙ ДЛЯ ПОСТОРОННИХ

— Мне кажется, что, говоря лишь о необходимости увеличения числа сотрудников, отвечающих за обеспечение транспортной безопасности, мы пойдём по экстремистскому пути. Да, дополнительные люди нужны, но если мы сделаем ставку только на это решение, то придётся создавать структуру охранников на каждом виде транспорта, по численности сопоставимую с армией.

Я считаю, что, решая проблемы защищённости объектов, надо ставить задачи и для промышленности, для исследователей — нужен инновационный прорыв, разработка и внедрение суперсовременных технических средств, которые позволили бы не набирать тысячи сотрудников охраны, но эффективно решали бы поставленные задачи.

Кроме того, считаю, что необходимо внести раздел о транспортной безопасности в проект закона «Об обороте взрывчатых веществ», который должен быть сформирован к 1 июня. В частности, раздел должен содержать требования к конструированию и строительству вагонов для перевозки взрывчатых веществ промышленного назначения, исключающий несанкционированный доступ к ним, имеющих систему сигнализации и блокирования, особый противопожарный режим.

С точки зрения комплексного подхода к обеспечению безопасности на всех видах транспорта также очень важно развивать новые механизмы контроля и выявления нарушителей и их поиска, в частности биометрические. Сегодня ещё спорят об их целесообразности, ссылаясь на ограничение определённых прав человека, но мировые тенденции таковы, что избежать этого не удастся.

АЛЕКСАНДР ЧЕКАЛИН,
заместитель председателя комитета
Совета Федерации по безопасности

— В последние годы усложнилась ситуация с незаконным вмешательством в деятельность транспорта. Если в 2009 году на всех видах транспорта было совершено 22 таких акта, включая взрывы, ложные сообщения о минировании, подозрительные предметы на перегонах и других железнодорожных объектах, в 2010 году — 68, то за время, прошедшее с начала этого года, их число уже превысило 50.

Говоря о вопросах безопасности на перегонах, хочу напомнить, что во времена МПС право штрафования людей, которые ходят по путям в неустановленном месте, имели не только милиционеры, но и железнодорожники.

В итоге за этим вопросом следили начальники станций, дистанций пути и приучали людейходить там, где положено. Сегодня у ОАО «РЖД» этих функций нет, нет и охраны, и люди стали ходить где попало. Этот вопрос касается не только антитеррора — чтобы выявить, с чем человек идёт по этому перегону, — но и безопасности самих граждан. Люди стали гибнуть тысячами.

Поэтому надо принимать определённый нормативный акт, препятствующий хождению по путям в неподложенном месте, который бы дал права реально пресекать такие действия владельцу инфраструктуры. Думаю, это должно касаться не только объектов пассажирского комплекса, но и всей железнодорожной инфраструктуры.

АЛЕКСАНДР КАСЬЯНОВ,
руководитель Федеральной службы
по надзору в сфере транспорта

— Нет возражений против того, чтобы наделить ОАО «РЖД» правом создания охранных структур, предоставить им права по досмотру, задержанию и передаче подозрительных лиц полиции, но, конечно, только на объекте, на котором они выполняют свою основную задачу. Важная задача формируемого законодательства должна состоять в определении зоны транспортной безопасности. Та часть объекта, которая подлежит защите, и существующие входные зоны сегодня понятийно и законодательно не определены. Есть общее понятие — оценка уязвимости объекта и нет определения зоны повышенной опасности. Поэтому готовящийся законопроект в обязательном порядке регламентирует процедуру досмотра — правила зон безопасности, кто имеет право выполнять досмотр и с помощью каких технических средств.

В целом же у субъекта транспортной инфраструктуры должна быть возможность принимать те или иные запретительные меры на объекте, которым он владеет, — раз ответственность за обеспечение безопасности ложится на него, значит должны быть и права принимать те или иные внутренние регламенты по порядку нахождения на них сторонних граждан, в том числе пассажиров.

СЕРГЕЙ АРИСТОВ,
статьи-секретарь —
заместитель министра транспорта

Вадим Бынков,
начальник
правового
департамента
ОАО «РЖД»



О том, как необходимо усовершенствовать российское законодательство в сфере обеспечения транспортной безопасности, «Гудку» рассказал Вадим Бынков.

— Вадим Иванович, какие проблемы в правовом обеспечении транспортной безопасности вы называете основными и как компания предлагает их решать?

— Проблемы, существующие в правовом поле, не позволяют компании в полном объёме обеспечить меры безопасности в области железнодорожных перевозок. В связи с этим ОАО «РЖД» подготовило ряд предложений в существующее законодательство.

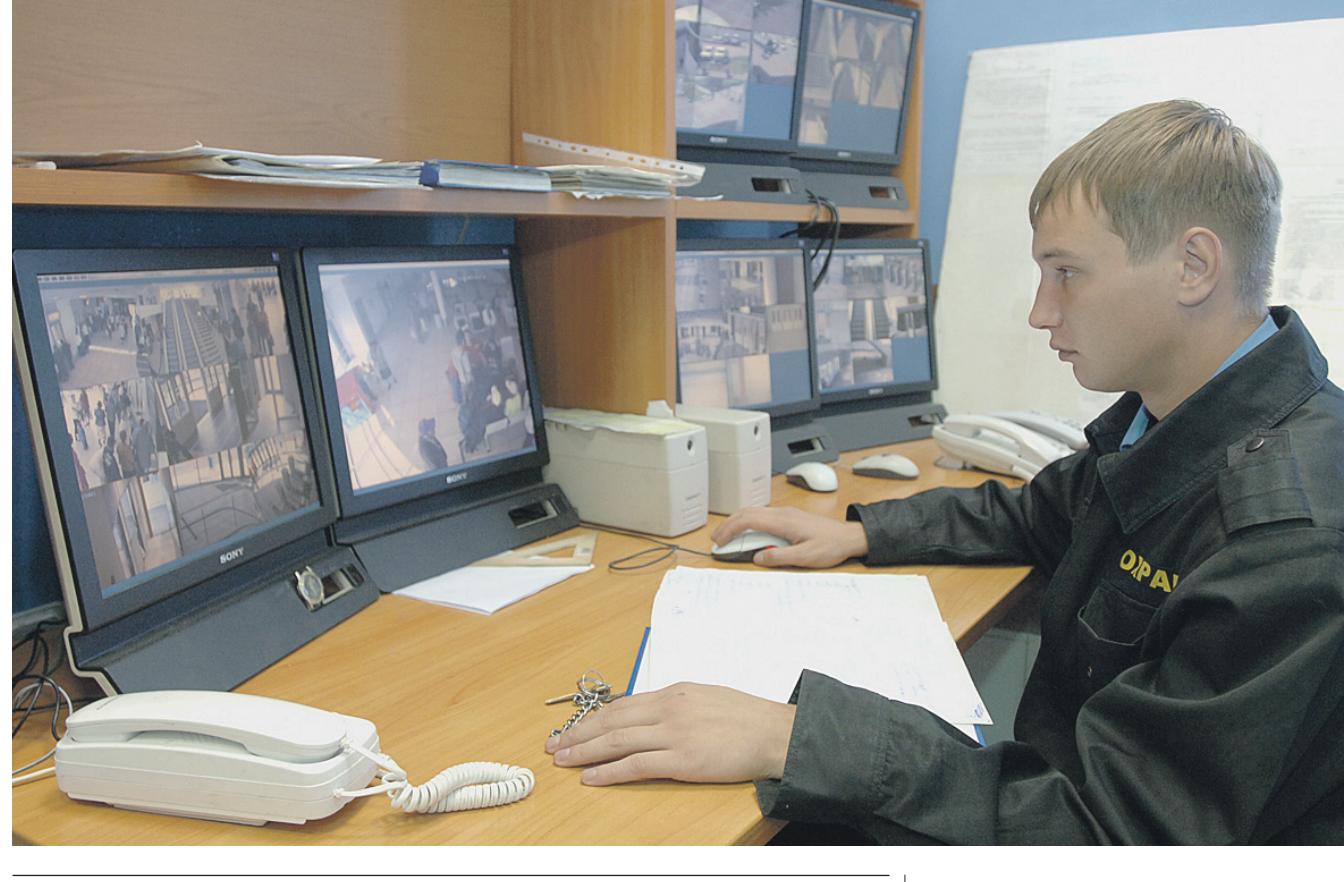
В частности, по нашему мнению, необходимо установить порядок ограничения доступа на объекты транспортной инфраструктуры, порядок досмотра находящихся на таких объектах лиц и транспортных средств, а также лиц, находящихся в поездах.

Поясню. Сегодня обеспечение безопасности граждан, охрана общественного порядка и борьба с терроризмом — задача государственных органов. А защита объектов железнодорожного транспорта — обязанность их владельца.

При этом у перевозчика и владельца инфраструктуры нет самостоятельных полномочий ни на то, чтобы ограничить доступ посторонних к своим объектам, ни на то, чтобы проводить досмотр находящихся на них лиц и транспортных средств. Но без этого собственник не может эффективно защищать своё имущество.

Поэтому необходимо внести изменения и дополнения в федеральные законы «О железнодорожном транспорте» и «Устав железнодорожного транспорта», которые в первую очередь дали бы возможность службам безопасности владельца инфраструктуры и перевозчикам требовать соблюдения установленного порядка доступа в зоны транспортной безопасности, в подвижной состав. При этом службы безопасности должны быть наделены правом проверять у тех, кто находится на этих объектах, документы, удостоверяющие личность, проводить досмотр багажа, в том числе с использованием технических средств, и задерживать тех, кто нарушает требования безопасности, чтобы затем передавать их органам внутренних дел.

Кроме того, на землях, прилегающих к железнодорожным вокзалам, станциям, пассажирским платформам и остановочным пунктам, мы предлагаем дать соб-



Землям в полосе отчуждения необходимо установить особый режим использования

ственнику возможность определить территорию безопасности и установить особый режим их использования.

— В последнее время много говорилось о необходимости предоставить ОАО «РЖД» право учреждения собственной частной охранной организации...

— Согласно закону «О частной детективной и охранной деятельности в РФ» ОАО «РЖД» не вправе выступать учредителем частной охранной организации, так как это не является его основным видом деятельности. Однако закон содержит возможность в виде исключения предоставить РЖД такое право. Данный акт необходим в целях повышения защищённости объектов железнодорожного транспорта от преступных посягательств, включая участие в обеспечении антитеррористических мероприятий, что обусловлено спецификой организации охраны объектов железнодорожной инфраструктуры.

— А как можно повысить степень антитеррористической защищённости объектов высокоскоростного движения?

— Для этого мы предлагаем правительству рассмотреть возможность включения объектов скоростного и высокоскоростного движения, включая зоны движения поездов «Сапсан» и «Аллегро», в перечень наиболее важных объектов железнодорожного транспорта общего пользования, подлежащих охране подразделениями ведомственной охраны.

— Кто будет финансировать усиление мероприятий по транспортной безопасности?

— ОАО «РЖД» предлагает законодательно предусмотреть возможность совместного финансирования мероприятий по транспортной безопасности за счёт средств бюджета и транспортных организаций. Пока федеральным законом «О транспортной безопасности» это возложено на субъекты транспортной инфраструктуры. Но они и так отчисляют налоги в бюджеты различных уровней, тем самым finanziруя содержание органов исполнительной власти, на которые возложены функции по противодействию терроризму.

Сегодня уголовная ответственность за приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения предусмо-

дом ложное сообщение о готовящихся взрывах, поджоге или иных создающих угрозу безопасности действий — с 200 до 400 тыс. руб. Кроме того, мы предлагаем наказывать «шутников» не как сейчас — исправительными работами или ограничением свободы, а лишением свободы. Кроме того, мы полагаем, что требуется повысить и уровень ответственности лиц, незаконно вмешивающихся в деятельность железнодорожного транспорта и нарушающих требований безопасности.

Сегодня уголовная ответственность за приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения предусмо-

трена статьёй 267 УК. Однако применить эту норму на практике можно только в том случае, если преступление повлекло за собой причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба, сумма которого превышает один миллион рублей. ОАО «РЖД» предлагает дополнить УК новым составом, предусматривающим ответственность за посягательство на объекты железнодорожного транспорта вне зависимости от последствий таких действий, даже при нанесении небольшого вреда.

Если вышеупомянутые предложения будут приняты, то это, на наш взгляд, позволит значительно усилить защищённость объектов железнодорожного транспорта.

БЕСЕДОВАЛА ЕЛЕНА МИРОШНИКОВА

Эти отчисления вместе с финансированием мероприятий по обеспечению транспортной безопасности фактически являются «двойным» налогообложением субъекта транспортной инфраструктуры и оказываются на него существенную финансовой нагрузкой.

— Как вы считаете, нужно ли усилить ответственность за заведомо ложные сообщения об актах терроризма?

— В связи с увеличением количества таких сообщений, а также существенным ущербом, который они наносят, мы предлагаем внести изменения в статью 207 УК, усилив ответственность за заведомо ложные сообщения об актах терроризма. А именно — вдвое увеличить размер штрафа за зав-

едомо ложное сообщение о готовящихся взрывах, поджоге или иных создающих угрозу безопасности действий — с 200 до 400 тыс. руб. Кроме того, мы предлагаем наказывать «шутников» не как сейчас — исправительными работами или ограничением свободы, а лишением свободы. Кроме того, мы полагаем, что требуется повысить и уровень ответственности лиц, незаконно вмешивающихся в деятельность железнодорожного транспорта и нарушающих требований безопасности.

Сегодня уголовная ответственность за приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения предусмо-

трена статьёй 267 УК. Однако применить эту норму на практике можно только в том случае, если преступление повлекло за собой причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба, сумма которого превышает один миллион рублей. ОАО «РЖД» предлагает дополнить УК новым составом, предусматривающим ответственность за посягательство на объекты железнодорожного транспорта вне зависимости от последствий таких действий, даже при нанесении небольшого вреда.

Если вышеупомянутые предложения будут приняты, то это, на наш взгляд, позволит значительно усилить защищённость объектов железнодорожного транспорта.

БЕСЕДОВАЛА ЕЛЕНА МИРОШНИКОВА

Опыт

Под напряжением

ИСПАНСКИЙ УРОК НЕ ПРОШЁЛ ДАРОМ



В ЕВРОПЕ МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ ЗНАЧИТЕЛЬНО УСИЛИЛИ ПОСЛЕ КРУПНОГО ТЕРАКТА В МАДРИДЕ В 2004 ГОДУ, КОДА БЫЛИ ВЗОРВАНЫ 4 ПОЕЗДА.

На всех вокзалах Испании теперь проводится обязательный личный досмотр пассажиров, а багаж пропускается через сканеры. В Бельгии упор делается на камеры круглосуточного видеонаблюдения — к 2012 году их число превысит 3 тыс. Во Франции все чемоданы и сумки пассажиров скоростных поездов TGV должны иметь таблички с именами владельцев.

Как рассказал заместитель руководителя Ространснадзора Владимир Черток, «в международной практике существуют внезапные проверки объектов транспорта надзорными органами. У нас же согласно закону они обязаны уведомить субъекта о предстоящей ревизии. С точки зрения контроля за системой безопасности это неэффективная система, поэтому нужно вносить изменения в законодательство».

Сергей Аристов, заместитель министра транспорта

Реорганизация

Сильная «дочка»

КОМПАНИЯ ГОТОВА ВЫДЕЛИТЬ ДЛЯ ОХРАНЫ ОБЪЕКТОВ СОБСТВЕННЫЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ

ОАО «РЖД» необходимо создание дочерней структуры, работники которой будут обучены правилам досмотра пассажиров и их багажа и смогут проводить его на законном основании.

Об этом «Гудку» рассказал заместитель начальника управления транспортной безопасности департамента безопасности ОАО «РЖД» Юрий Миронов. Он пояснил, что президентом России поставлена задача по разработке проекта федерального закона, предусматривающего установление права досмотра пассажиров и багажа для сотрудников организаций, осуществляющих охрану вокзальных комплексов.

Пока же ситуация такова, что по федеральному закону «О полиции» общественный порядок на транспортных магистралях, территориях вокзальных комплексов и других местах массового пребывания граждан должна обеспечиваться транспортная полиция.

Однако, как неоднократно заявляли руководители Главного управления на транспорте МВД России, её сил сегодня недостаточно для того, чтобы обеспечить необходимый уровень безопасности пассажиров



Только полицейских для защиты пассажиров не хватит

и персонала и профилактики правонарушений. Причина прозрачна — у полиции нет такого количества личного состава, чтобы полностью отрабатывать ежедневный многочисленный пассажиропоток, не говоря уже об охране железнодорожных путей на всём их протяжении.

Для того, чтобы поддерживать уровень безопасности на должном уровне, ОАО «РЖД» на договорной основе привлекает охранные организации.

В настоящее время более 1460 наиболее важных объектов компаний охраняются по договору с ФГП «Ведомственная охрана»

АЛЕКСАНДРА ВАСИЛЬЕВА

Сергей Аристов, заместитель министра транспорта

ЕЛЕНА МИРОШНИКОВА

ВОСПИТАНИЕ

Тысяча детей в очереди

ДОШКОЛЬНЫХ УЧРЕЖДЕНИЙ ПОКУ ПО-ПРЕЖНЕМУ НЕ ХВАТАЕТ

Одним из важнейших факторов устойчивой работы железнодорожного транспорта является глубоко продуманная социальная политика. Это в первую очередь государственное пенсионное обеспечение работников через Фонд «БЛАГОСОСТОЯНИЕ», субсидии работникам, приобретающим жильё, бесплатное обеспечение работников и членов их семьи медицинской помощью и целый ряд других социальных гарантий.

Но жизнь не стоит на месте, появляются новые проблемы, которые необходимо решать. Одна из них – это забота о детях работников компании. В середине 90-х годов на балансе нашей дороги было 164 детских дошкольных учреждения. Сегодня осталось шесть, в них воспитываются 250 ребятишек (96% – дети железнодорожников). Но неудовлетворенная потребность работников ОАО «РЖД» – тысяча мест, и в ближайшие два года, как показывает анализ, она значительно возрастёт. Только в нашем локомотивном депо Октябрьск нуждаются в дошкольных учреждениях дети 60 работников. Можно, конечно, сказать, что это задача федеральных и местных органов власти. Но будет ли от этого легче?

На дороге планируется открыть в садах три дополнительные группы на 60 детей. Инвестиционный комитет ОАО «РЖД» принял решение о выделении средств на проектирование нового детского садика в городе Кинель на 240 мест. Однако это не удовлетворит растущую потребность. Поэтому, возможно, назрела необходимость разработки целевой программы обеспечения детей работников компании дошкольными детскими учреждениями.

Стоят задуматься и над ещё одной серьёзной проблемой. Один из важнейших элементов социальной защищённости, в первую очередь локомотивных бригад, – организация их медицинской реабилитации. Ни для кого не секрет, что это обусловлено условиями их работы, которые характеризуются рядом факторов, отрицательно



Дети – наше будущее, но позаботиться о нём надо сегодня

воздействующих на организм человека. На наш взгляд, необходим единый подход к реабилитации локомотивных бригад. Она должна стать обязательной и входить в единый производственно-технологический процесс, так как сохранение и восстановление функциональных резервов организма обходится дешевле, чем подготовка нового машиниста.

Раньше оздоровление и реабилитация осуществлялись в санатории-профилактории «Берёзка», прекратившем своё существование в 2010 году. В 2005 году на базе корпуса отделенческой больницы в загородной зоне города Уфы создан дорожный центр восстановительной медицины и реабилитации на 150 мест. Он имеет лицензию на восстановительное лечение в стационарных условиях. На текущий год запланирована постройка

водолечебницы и получение лицензии на санаторно-курортное лечение.

Центр позволяет оздоровить более тысячи человек в год. То есть каждый работник локомотивных бригад может раз в три года пройти курс медицинской реабилитации в санаторно-курортных условиях. Но из-за отсутствия целевого финансирования и незавершённости ремонта для медицинской реабилитации используется только часть здания, что позволяет осуществлять лишь два заседа по 20 человек в месяц. И это снижает эффективность работы центра. На наш взгляд, необходимо создать центры реабилитации в каждом эксплуатационном локомотивном депо с дальнейшим их преобразованием в физкультурно-оздоровительные центры.

Владимир Васильев,
машинист локомотивного
эксплуатационного депо
Октябрьск Дирекции тяги
Куйбышевской железной дороги

ПЕРЕВОЗКИ

Требуются агенты

ЧТОБЫ ПОСРЕДНИКАМ ДОВЕРИЛИ, НЕОБХОДИМА ПРАВОВАЯ БАЗА

Михаил Новиков,
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ
Некоммерческого
партнёрства
ОПЕРАТОРОВ
ЖЕЛЕЗНО-
ДОРОЖНОГО
ПОДВИЖНОГО
СОСТАВА



ФОТО: ПАВЕЛ ГРЯЗНОВ

короткий срок будет предложено. Грузовладельцы также будут чувствовать себя более спокойно, зная, что вагон всегда будет подан в нужное время и в нужное место.

Могут возразить, что сейчас имеется много экспедиторских компаний, которые в принципе можно сравнить с «агентами железнодорожного транспорта». Однако всё-таки это не их профиль работы – заниматься поиском собственников вагонов. В большей степени они занимаются оформлением перевозочных документов и на практике зачастую сами же обращаются к «агентам» в поисках подвижного состава.

Сейчас пока, конечно, многие участники рынка (операторы и грузовладельцы) ещё не очень-то доверяют существующим «посредникам», так как последние не несут почти никаких обязательств: ни имущественных, ни финансовых. И лишь после того, как правовая база будет вполне соответствовать задачам и функциям такого института, как агент железнодорожного транспорта. Это те юридические лица, которые по агентскому договору будут брать на себя обязательства за соответствующее вознаграждение совершать по поручению собственников подвижного состава или ОАО «РЖД» юридические действия от своего имени, но за счёт перевозчика или собственника вагона, либо от имени и за счёт собственника вагона или перевозчика.

Агент должен быть хорошо знаком со спецификой и многообразием работы на конкретных железнодорожных станциях, иметь обширную информационную базу о владельцах подвижного состава и налаженные с ними взаимоотношения, а также сложившуюся деловую репутацию, что считается немаловажным в среде операторов, так как, например, бывают случаи, когда клиент просто может не заплатить и приходится месяцами и через суд возвращать обещанную сумму. Таким образом, операторам не нужно будет искать подвижной состав, когда грузовладельцу срочно понадобится дополнительное количество вагонов, а достаточно будет только созвониться с агентом железнодорожного транспорта, и необходимое количество вагонов по варианту цене и в

工作中.

Работа агента будет способствовать развитию здоровой конкуренции, а значит, создавать рабочие места и быть одним из значимых субъектов в развитии железнодорожной отрасли в целом. В дальнейшем агенты создадут свои некоммерческие партнёрства и саморегулируемые организации, увеличивая тем самым гарантии качества работы.

Надо сказать, что на протяжении длительного времени у нас в стране уже работает институт морских транспортных агентов, зарекомендовав себя очень хорошо.

Инфраструктура

Основа безопасности

В производство российских шпал внедряются прогрессивные технологии



Руслан Пряников,
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
ОАО «БЭТ»

О разработке новых технологий для повышения эксплуатационного ресурса шпал и работе крупнейшего российского комплекса по их производству в интервью рассказал генеральный директор ОАО «БЭТ».

– Руслан Васильевич, в этом году компании исполняется три года. Насколько прочные позиции она занимает на рынке? Есть ли у неё заказчики помимо ОАО «РЖД»?

– ОАО «БЭТ» было создано в рамках реформирования ОАО «РЖД»: из путевого комплекса компании выделились девять предприятий, на базе которых сформировалось дочернее общество со стопроцентным участием материнской компании. Организовав ОАО «БЭТ», наш главный заказчик – ОАО «РЖД», его департамент пути и сооружений, Центральная дирекция по ремонту пути получили ценную возможность оперативнее решать в рамках всей сети вопросы по формированию заказа на шпалную продукцию, отслеживать его исполнение, своевременно проводить корректировку номенклатуры выпуска. Сегодня мы обеспечиваем 95% потребностей ОАО «РЖД» в железнодорожных шпалах, которые составляют около 9 млн единиц в год.

Основную часть выпускаемой сегодня продукции составляют железнодорожные шпалы и брусья стрелочных переводов. Есть и другие, менее ёмкие позиции – производство мостовых безбалластных плит, элементов рельсовых скреплений, полушип для подкрановых путей, шпал для железных дорог узкой колеи (например, Детских

железных дорог) и другой железнодорожной продукции для нужд промышленного и гражданского строительства. С ней мы пытаемся выходить на открытый рынок, брать сторонние заказы. К сожалению, пока не всегда получается: железнодорожная продукция по своей специфике объёмная, но с невысокой удельной стоимостью, и на её сбыт серьёзно влияет логистика. Как правило, продукция реализуется на региональных рынках, и не целесообразно её везти более 400 км, так как в этом случае она будет слишком дорогой для потребителя. На этом рынке достаточно высокая конкуренция, а с учётом того, что мы используем высококачественные материалы, товар получается довольно высоким по цене, что не всегда востребовано.

Однако вопрос логистики немаловажен и при взаимодействии с материнской компанией. Создание компании на базе 9 заводов позволяет вести планирование производства в масштабах всей сети. Мы постоянно находимся в процессе подстройки нашей производственной программы под нужды нашего основного заказчика, особенно это касается размещения объёмов производства шпал на наших заводах в зависимости от типа шпал, которые планируется укладывать на ближайшем к нашему производству полигоне проведения путевых работ. Например, в прошлые годы шпалы для Сахалинской железной дороги со специфичной шириной колеи выпускались на Горновском заводе (Новосибирская область), и стоимость доставки была неоправданно высокой. Поэтому, чтобы уменьшить для заказчика транспортные расходы – речь идёт о десятках миллионов рублей, – мы перенесли их производство на Хабаровский завод.

У компании также есть намерение в ближайшее время наладить выпуск блочных шпал с виброгасящими элементами. Это продукция не только для железной дороги, но и для строительного рынка – трамвайных путей и метро. Это новый вид шпал, которая имеет систему прокладок, снижающих вибрацию при эксплуатации на искусственных сооружениях, в туннелях, а также шум, что особенно актуально в городской черте.

– Не расслабляет ли наличие гарантированного заказа?

– Поскольку мы дочерняя компания, ОАО «РЖД» сочло возможным сформировать для ОАО «БЭТ» корпоративный заказ, в рамках которого мы ведём свою деятельность. Да, это даёт нам преимущество – не нужно конкурировать со сторонними произво-

дителями. Получая заказ на год, компания имеет гарантированный объём сбыта и, как следствие, возможность планировать свою производственную деятельность, реализовывать социальные программы. При этом, имея возможность аккумулировать средства на НИОКР за счёт масштаба деятельности компании, мы направляем инвестиционные средства на улучшение качества продукции и модернизацию производства.

В 2010 году были запущены в эксплуатацию три новые технологические линии: две современные зарубежные технологические линии на Горновском и Энгельсском заводах производительностью 500 тыс. шпал в год каждая и одна белорусская линия мощностью 250 тыс. шпал в год на Хабаровском заводе.

Совместно с ВНИИЖТом, ПГУПСом, МИИТом и департаментом пути и сооружений ОАО «РЖД» мы активно ведём работу по разработке продукции с более высокими потребительскими качествами – это увеличение осевой нагрузки на шпалу и технического ресурса шпалы, улучшение её геометрических параметров.

Мы очень внимательно относимся к потребностям нашего заказчика, особенно что касается новой номенклатуры продукции. Недавний пример – по заданию ОАО «РЖД» для организации скоростного движения на объектах Олимпиады в городе Сочи Общество осваивает выпуск новых типов шпал с упрямым скреплением АРС для укладки их на участках пути в кривых малых радиусов и переходных кривых с переменной шириной колеи, а также на мостовых переходах и эстакадах.

У компании также есть намерение в ближайшее время наладить выпуск блочных шпал с виброгасящими элементами. Это продукция не только для железной дороги, но и для строительного рынка – трамвайных путей и метро. Это новый вид шпал, которая имеет систему прокладок, снижающих вибрацию при эксплуатации на искусственных сооружениях, в туннелях, а также шум, что особенно актуально в городской черте.

– Будущее железнодорожных дорог в России за высокоскоростными железнодорожными дорогами. Готовы ли вы производить шпалы для них?

– Мы внимательно изучаем зарубежный опыт высокоскоростного движения и понимаем, какой тип конструкции может применяться при строительстве такого пути. Одна из них – это так называемые двухблочные (библочные) шпалы с упругими скреплениями из железнодорожного бетона, которые работают совместно с бетонным основанием, заливаемым непосредственно в месте укладки. Эту технологию мы знаем, её освоение для нас не представляет особой сложности.

Основная трудность, которая может возникнуть при производстве двухблочных шпал – найти высокопрочную арматуру. В России такую не выпускают, что, кстати, в целом большая тема отечественной металлургии, которая не может обеспечить хорошее качество продукции, удовлетворяющей современным требованиям. И здесь металлургам придётся либо постараться и освоить новую технологию, либо нам придётся менять конструкцию шпалы или закупать арматуру за рубежом.

В любом случае мы готовы либо освоить производство этих шпал на основе лицензионных соглашений, либо организовать совместное предприятие, если будет такое решение совета директоров компании. Однако более конкретно о планах можно будет говорить после того, как ОАО «РЖД» проведёт тендер на строительство первой российской высокоскоростной железной дороги, по результатам которого победитель определит тип шпал и технологию, по которой будет строиться эта дорога.

– **– То есть вы фактически будете конкурировать с зарубежными производителями, которые захотят прийти на этот рынок?**

– Да. Однако, понимая масштабы работы, скорее всего будет принято решение по локализации производства в России. И в этом случае, я думаю, что, используя наши ресурсы и готовую инфраструктуру наших предприятий,

а также опыт сертификации нашей продукции и наработанные профессиональные отношения с регистром сертификации, мы в любом случае оперативнее освоим производство, чем иностранные производители.

– Влияет ли внедрение инноваций на производство на экономический результат работы компании?

– Если подводить итоги за три года деятельности, то с момента своего создания ОАО «БЭТ» ежегодно на 100% выполняет и даже перевыполняет бюджетное задание материнской компании. Так, в 2010 году Обществом произведено 8,76 млн штук железнодорожных шпал (по сравнению с планом рост составил 3,4%) и 4,94 тыс. комплектов железнодорожного бруса (по сравнению с планом рост составил 5,2%), а задание по чистой прибыли было перевыполнено на 28%.

Поскольку мы пока не можем значительно увеличить объёмы производства, то для улучшения экономической эффективности деятельности Общества. За счёт получаемых денежных средств мы можем не только модернизировать производство, но и реализовывать социальные программы.

– Изменился ли соцпакет работников ваших предприятий после того, как они выделились из структуры ОАО «РЖД»?

– В Обществе действует Коллективный договор, подписанный сроком до конца 2012 года, и в него заложены довольно большие социальные гарантii. В 2010 году на обеспечение социальных гарантii работникам, членам их семей и пенсионерам было направлено 187,7 млн руб., что на 42,7% больше, чем в 2009 году. Социальный пакет на одного работника Общества вырос за это время на 6,3% и составил 21 141 руб. Социальный пакет пенсионера составил 5045 руб., что на 48,5% больше, чем в предшествующем году.

В марте этого года мы провели конференцию работников ОАО «БЭТ» по подведению итогов выполнения в 2010 году Коллективного договора, где совместно с профсоюзом в очередной раз отметили полное выполнение обязательств по колдоговору и подтвердили ещё раз нашу потребность в оперативном взаимодействии работодателя и представителя трудового коллектива для разрешения всех социальных вопросов.

Беседовала Александра Васильева

ОАО «БЭТ» – крупнейший производитель железнодорожных шпал и бруса стрелочного перевода в России и СНГ. Общество было зарегистрировано 23 апреля 2008 года, производственную деятельность начало с 1 июля 2008 года. В состав входят 9 филиалов, расположенных на всей территории России. В 2010 году было произведено 8,76 млн штук железнодорожных шпал и 4,94 тыс. комплектов бруса стрелочного перевода.

6. | Люди, дела, время

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

ФЕЛЬЕТОН

Крутой маршрут

Загогулина на пути к уюту

Море наслаждений открылось намедни для семьи вышедшего в отставку капитана 3-го ранга по фамилии Кайрик. Он завершил свою военную карьеру в Мурманской, по случаю чего и получил на семью квартиру в Ленинградской области. Да не просто в области, а в Приозёрске, что, представьте, на берегу Ладоги. Не хилое дело – пенсионеру таскать к обеду окуней. Курорт, кто понимает!

И вот 18 февраля отставной капитан отправил в Санкт-Петербург, на станцию Товарный-Витебский, всё нажитое за беспорочную службу: контейнер с мебелью и вещами – железнодорожная дорога сулила доставить груз аж 7 марта, к празднику. Капитан потирал руки и удочки: отметят Женский день как серьёзное семейство, за столом со стульями.

Но на носу уж Первомай, а контейнера почему-то всё нет и нет. Ну, как положено погорельцам и беженцам, кинулись заявлять претензию Октябрьской дороге. А там этак с ленинским прищуром улыбаются по-доброму: претензии, конечно, принимаются, но... только когда на станцию Товарный-Витебский придёт тот самый контейнер, которого пока как раз нет. А есть – взамен – начальник контейнерной площадки, который участливо сообщает, что искомый объект с вещами и мебелью с 29 марта (сами посчитайте дни) принесен к станции Малая Вишера, поскольку у него, у вагона, как раз нечаянно закончился срок эксплуатации и нужен ему ремонт. К тому же оказалось, что по документам контейнер вообще числится... пустым.

То есть кроме утогна налико ещё и грабёж.

Капитан, ясный пень, кинулся в отдел претензий, где

Виктор Белицкий

ему первым делом, как полицейские в Америке, внятно объяснили его права: вот если контейнер найдётся, тогда и предъявляйте. А на нет ни суда нет, ни самосуда. Тем более что капитан, как уже глубоко штатский товарищ, свой штатный пистолет сдал государству при выходе на сухопутную пенсию.

Дальше – репортаж с поля сражения боевой капитанской жены Елены Кайрик: «Я обратилась в отдел регулирования по убыткам имущественного страхования по телефону 8-800-200-99-93. Там меня перекидывали к разным работников, а в итоге сказали: «Случай ещё не страховкой, поскольку сам контейнер ведь не потерялся окончательно. Где-то ездит туда-сюда – ерунда, придёт!»

Боевая капитанская жена после каждой вылазки в стан врага бредёт в свою новую пустую квартиру и уж тут даёт волю эмоциям: гулком эхом в гольх стенах отдаётся горький плач Ярославны, убивающейся над беспраивием мужа-воина и своим собственным.

Скорбный список мест, где якобы видели означененный контейнер, пока что завершился станцией Тосно – это совсем недалеко от города с торжественным именем Санкт-Петербург: по идеальной прямой линии, как говорит история, самолично прочерченной на карте батюшкой Николаем Первым, с единственной загогулиной, получившейся якобы оттого, что караван до криевой обхажал прижимавший линейку царский палец.

Может, вместе с нашей газетой службы этой дороги всё же найдут злосчастный контейнер, подло и злобно притаившийся где-то в кривых закоулках и стрелочных переводах станции Тосно?

Виктор Белицкий

может, вместе с нашей газетой службы этой дороги всё же найдут злосчастный контейнер, подло и злобно притаившийся где-то в кривых закоулках и стрелочных переводах станции Тосно?

Виктор Бовь, заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта; Валерий Алисеинчик, президент Ассоциации российских экспедиторов.

Капитан, ясный пень, кинулся в отдел претензий,

Виктор Белицкий

Редкая мастерница

РАИСА КУВАКИНА СУМЕЛА ДОБЫТЬСЯ ГЛАВНОГО – ДОВЕРИЯ КОЛЛЕГ



«ЭТО НЕ Я ЖЕЛЕЗНЫЙ ДОРОГУ ВЫБРАЛА, А ОНА – МЕНЯ», – любит повторять Раиса Кувакина. Но вряд ли её можно упрекнуть в фатализме. Жительница глухой приморской деревушки состоялась как профессионал в самом что ни на есть мужском деле. Вот уже почти 40 лет Раиса Ивановна работает дорожным мастером Владивостокской дистанции пути.

– На Дальневосточной дороге это единственная женщина – дорожный мастер. И, к счастью, работает именно у нас, – не без гордости отмечает начальник Владивостокской дистанции Максим Козлитин.

Причём участок у неё непростой и ответственный. По нему идут грузовые поезда с контейнерами, нефтепродуктами, генеральными грузами в адрес портов Владивостокского узла. Плюс интенсивное пассажирское движение. А из 24 км обслуживаемого главного хода больше половины – кривые малого радиуса. Прибавьте ещё путевое хозяйство станции Океанская, где активно ведётся погрузка.

Несмотря на это, на конец прошлого года балловая оценка участка Кувакиной при плане 50 составила 11 баллов. Не было ни одного «неуда».

И всё же, рассказывает мастер, если бы не случай, наверное, и не стала бы путейцем.

– В январе 1972 года я устроилась стрелочником на станцию Угольная. Год отработала, а потом тут ввели систему электрической централизации. У меня ещё и дочка заболела. В общем, собралась я увольняться. Но начальник станции меня отговаривает: не спеши, Раиса, иди пока в путь. И я переехала в путейцы, – вспоминает Раиса Кувакина.

Шесть лет она проработала бригадиром по текущему содержанию и ремонту пути, а в 1979 году стала дорожным мастером. Сегодня в её подчинении 26 человек.

В работе Раиса Ивановна принципиальна и требовательна. Впрочем, и её поблажки начальству никогда не давало, спрашивало, как и с других мастеров.

– Один путеец мне как-то сказал: вас уже бояться стали. Да не надо меня бояться, надо выполнять всё, как положено. Контроль за людьми должен быть. Там, где дорожный мастер, там и дисциплина. Будет она, будет и выполнение балльности, плана, будет и порядок.

Но, говорит, на одной ёжестости руководителя далеко не уедешь. Нужно уметь и советоваться с людьми, и расположить к себе человека. Доверие коллег дорогое стоит.

– От одного работника жена ушла. Поговорю с ним по душам, чтобы человек в запой не ушёл, чтобы мстить вдруг не начал. Больше на него внимания по работе обращу, ведь душевная травма – всегда тяжело.

Наверное, умение сопереживать у Раисы Ивановны от того, что тяжесть бытия сама испытала ещё в детстве,

Раиса Кувакина единственная на ДВЖД женщина – дорожный мастер

выпавшем на послевоенные годы. Отца почти не помнит. Ему в 1941 году было семнадцать. Прошёл всю войну, вернулся с фронта, но на гражданке пожил недолго: в 1955 году остановилось сердце. Ранее тогда было три годика. Мать же работала в колхозе – с рассвета до заката.

Жили в беспросветной бедности. Поэтому рано уехала из дома заработка. В 16 лет её взяли на деревообрабатывающий комбинат в Уссурийске. Хотя все мысли были о «железке».

– Просто корнями врастешь во всё это. И дисциплинирует человека железная дорога. Вот я приезжаю утром на работу, включаю селектор, открываю окно. Вижу, переезд закрывается, проходит пассажирский поезд «Океан». На часах ровно 7.31. Когда вовремя всё, и на душе легко.

У неё главная мечта, чтобы внуки тоже стали железнодорожниками. К сожалению, говорит, дети – сын и дочь – не пошли по её стопам, хотя вполне устроились в этой жизни. Поэтому надежда на подрастающее поколение.

– Просто корнями врастешь во всё это. И дисциплинирует человека железная дорога. Вот я приезжаю утром на работу, включаю селектор, открываю окно. Вижу, переезд закрывается, проходит пассажирский поезд «Океан». На часах ровно 7.31. Когда вовремя всё, и на душе легко.

– Просто корнями врастешь во всё это. И дисциплинирует человека железная дорога. Вот я приезжаю утром на работу, включаю селектор, открываю окно. Вижу, переезд закрывается, проходит пассажирский поезд «Океан». На часах ровно 7.31. Когда вовремя всё, и на душе легко.

– Просто корнями врастешь во всё это. И дисциплинирует человека железная дорога. Вот я приезжаю утром на работу, включаю селектор, открываю окно. Вижу, переезд закрывается, проходит пассажирский поезд «Океан». На часах ровно 7.31. Когда вовремя всё, и на душе легко.

– Просто корнями врастешь во всё это. И дисциплинирует человека железная дорога. Вот я приезжаю утром на работу, включаю селектор, открываю окно. Вижу, переезд закрывается, проходит пассажирский поезд «Океан». На часах ровно 7.31. Когда вовремя всё, и на душе легко.

– Просто корнями врастешь во всё это. И дисциплинирует человека железная дорога. Вот я приезжаю утром на работу, включаю селектор, открываю окно. Вижу, переезд закрывается, проходит пассажирский поезд «Океан». На часах ровно 7.31. Когда вовремя всё, и на душе легко.

– Просто корнями врастешь во всё это. И дисциплинирует человека железная дорога. Вот я приезжаю утром на работу, включаю селектор, открываю окно. Вижу, переезд закрывается, проходит пассажирский поезд «Океан». На часах ровно 7.31. Когда вовремя всё, и на душе легко.

– Просто корнями врастешь во всё это. И дисциплинирует человека железная дорога. Вот я приезжаю утром на работу, включаю селектор, открываю окно. Вижу, переезд закрывается, проходит пассажирский поезд «Океан». На часах ровно 7.31. Когда вовремя всё, и на душе легко.

– Просто корнями врастешь во всё это. И дисциплинирует человека железная дорога. Вот я приезжаю утром на работу, включаю селектор, открываю окно. Вижу, переезд закрывается, проходит пассажирский поезд «Океан». На часах ровно 7.31. Когда вовремя всё, и на душе легко.

– Просто корнями врастешь во всё это. И дисциплинирует человека железная дорога. Вот я приезжаю утром на работу, включаю селектор, открываю окно. Вижу, переезд закрывается, проходит пассажирский поезд «Океан». На часах ровно 7.31. Когда вовремя всё, и на душе легко.

– Просто корнями врастешь во всё это. И дисциплинирует человека железная дорога. Вот я приезжаю утром на работу, включаю селектор, открываю окно. Вижу, переезд закрывается, проходит пассажирский поезд «Океан». На часах ровно 7.31. Когда вовремя всё, и на душе легко.

– Просто корнями врастешь во всё это. И дисциплинирует человека железная дорога. Вот я приезжаю утром на работу, включаю селектор, открываю окно. Вижу, переезд закрывается, проходит пассажирский поезд «Океан». На часах ровно 7.31. Когда вовремя всё, и на душе легко.

– Просто корнями врастешь во всё это. И дисциплинирует человека железная дорога. Вот я приезжаю утром на работу, включаю селектор, открываю окно. Вижу, переезд закрывается, проходит пассажирский поезд «Океан». На часах ровно 7.31. Когда вовремя всё, и на душе легко.

– Просто корнями врастешь во всё это. И дисциплинирует человека железная дорога. Вот я приезжаю утром на работу, включаю селектор, открываю окно. Вижу, переезд закрывается, проходит пассажирский поезд «Океан». На часах ровно 7.31. Когда вовремя всё, и на душе легко.

– Просто корнями врастешь во всё это. И дисциплинирует человека железная дорога. Вот я приезжаю утром на работу, включаю селектор, открываю окно. Вижу, переезд закрывается, проходит пассажирский поезд «Океан». На часах ровно 7.31. Когда вовремя всё, и на душе легко.

– Просто корнями врастешь во всё это. И дисциплинирует человека железная дорога. Вот я приезжаю утром на работу, включаю селектор, открываю окно. Вижу, переезд закрывается, проходит пассажирский поезд «Океан». На часах ровно 7.31. Когда вовремя всё, и на душе легко.

– Просто корнями врастешь во всё это. И дисциплинирует человека железная дорога. Вот я приезжаю утром на работу, включаю селектор, открываю окно. Вижу, переезд закрывается, проходит пассажирский поезд «Океан». На часах ровно 7.31. Когда вовремя всё, и на душе легко.

– Просто корнями врастешь во всё это. И дисциплинирует человека железная дорога. Вот я приезжаю утром на работу, включаю селектор, открываю окно. Вижу, переезд закрывается, проходит пассажирский поезд «Океан». На часах ровно 7.31. Когда вовремя всё, и на душе легко.

– Просто корнями врастешь во всё это. И дисциплинирует человека железная дорога. Вот я приезжаю утром на работу, включаю селектор, открываю окно. Вижу, переезд закрывается, проходит пассажирский поезд «Океан». На часах ровно 7.31. Когда вовремя всё, и на душе легко.

– Просто корнями врастешь во всё это. И дисциплинирует человека железная дорога. Вот я приезжаю утром на работу, включаю селектор, открываю окно. Вижу, переезд закрывается, проходит пассажирский поезд «Океан». На часах ровно 7.31. Когда вовремя всё, и на душе легко.

– Просто корнями врастешь во всё это. И дисциплинирует человека железная дорога. Вот я приезжаю утром на работу, включаю селектор, открываю окно. Вижу, переезд закрывается, проходит пассажирский поезд «Океан». На часах ровно 7.31. Когда вовремя всё, и на душе легко.

– Просто корнями врастешь во всё это. И дисциплинирует человека железная дорога. Вот я приезжаю утром на работу, включаю селектор, открываю окно. Вижу, переезд закрывается, проходит пассажирский поезд «Океан». На часах ровно 7.31. Когда вовремя всё, и на душе легко.

– Просто корнями врастешь во всё это. И дисциплинирует человека железная дорога. Вот я приезжаю утром на работу, включаю селектор, открываю окно. Вижу, переезд закрывается, проходит пассажирский поезд «Океан». На часах ровно 7.31. Когда вовремя всё, и на душе легко.

– Просто корнями врастешь во всё это. И дисциплинирует человека железная дорога. Вот я приезжаю утром на работу, включаю селектор, открываю окно. Вижу, переезд закрывается, проходит пассажирский поезд «Океан». На часах ровно 7.31. Когда вовремя всё, и на душе легко.

– Просто корнями врастешь во всё это. И дисциплинирует человека железная дорога. Вот я приезжаю утром на работу, включаю селектор, открываю окно. Вижу, переезд закрывается, проходит пассажирский поезд «Океан». На часах ровно 7.31. Когда вовремя всё, и на душе легко.

– Просто корнями врастешь во всё это. И дисциплинирует человека железная дорога. Вот я приезжаю утром на работу, включаю селектор, открываю окно. Вижу, переезд закрывается, проходит пассажирский поезд «Океан». На часах ровно 7.31. Когда вовремя всё, и на душе легко.

– Просто корнями врастешь во всё это. И дисциплинирует человека железная дорога. Вот я приезжаю утром на работу, включаю селектор, открываю окно. Вижу, переезд закрывается, проходит пассажирский поезд «Океан». На часах ровно 7.31. Когда вовремя всё, и на душе легко.

– Просто корнями врастешь во всё это. И дисциплинирует человека железная дорога. Вот я приезжаю утром на работу, включаю селектор, открываю окно. Вижу, переезд закрывается, проходит пассажирский поезд «Океан». На часах ровно 7.31. Когда вовремя всё, и на душе легко.

– Просто корнями врастешь во всё это. И дисциплинирует человека железная дорога. Вот я приезжаю утром на работу, включаю селектор, открываю окно. Вижу, переезд закрывается, проходит пассажирский поезд «Океан». На часах ровно 7.31. Когда вовремя всё, и на душе легко.

– Просто корнями врастешь во всё это. И дисциплинирует человека железная дорога. Вот я приезжаю ут

Эхо катастрофы

«Мы спасали страну»

Подвиг железнодорожников на Чернобыльской АЭС остался незамеченным

26 апреля 1986 года на Чернобыльской АЭС произошла одна из самых страшных в мировой истории техногенных катастроф. В ликвидации её последствий принимали участие свыше 600 тыс. человек. О доблести пожарных, военных, врачей, строителей сняты фильмы, выпущены книги. А вот о подвиге железнодорожников нет ни книг, ни фильмов. Хотя именно они доставляли людей и грузы к разрушенной АЭС. Без этого преодолеть последствия аварии было бы невозможно.

26 апреля была создана правительственная комиссия для расследования причин и ликвидации последствий аварии. Её возглавил заместитель председателя Совета министров СССР Борис Щербина. А уже 27 апреля в Киев выехал начальник Главного специального управления МПС СССР Валентин Волков. Валентин Арсеньевич вспоминает:

— Меня включили в правительственную комиссию. В Киеве я поехал сразу в штаб гражданской обороны. О том, что происходит на АЭС, там имели весьма смутное представление. Поэтому вместе с сотрудниками на «рафике» отправился в Чернобыль. Нас было человек шесть. Встречался с Щербиной. Впоследствии у меня не раз была возможность оценить силу его духа. Он работал самоотверженно и показывал пример всем остальным. Машине по ликвидации последствий аварии была запущена буквально в течение одного-двух дней. Распоряжение правительственный комиссии выполнялось безоговорочно. Нашей задачей было транспортное обеспечение работ. Необходимо было провести дезактивацию объектов железнодорожного транспорта. На нас легла и доставка к месту аварии воинских и гражданских подразделений, а также леса, цемента, свинца...

Почти сразу же в Киев выехал и заместитель министра путей сообщения СССР Василий Калиничев. По его распоряжению был вызван туда и начальник Главного управления капитального строительства МПС Николай

Гром. Сегодня он возглавляет Центральный совет ветеранов войны и труда железнодорожного транспорта. Николай Петрович рассказывает:

— Первое, что при встрече мне сказал Василий Петрович: «Сейчас мы едем в зону повышенной радиации. Будем выбирать место для строительства путей и проведения на них дезактивации подвижного состава». Поехали туда на автомотрисе. Нам выдали защитную одежду и дозиметры. Я несколько раз использовал этот прибор, когда мы въехали в зону. Цифры не помню, но радиация была намного выше нормы. На месте рассмотрели вопрос о реконструкции пути от действующих магистралей до 30-километровой зоны. Надо было увеличить скорость электричек. Чем она выше, тем меньшую дозу радиации получат те, кто в ней находится. То, что радиация была и вне зоны отчуждения, все прекрасно понимали. Нашему главкому предстояло построить цех для дезактивации, пути, платформы, пешеходные переходы под путями. То есть всё, что связано с обеспечением перевозок грузов и пассажиров. Решено было, что работать в самой зоне станут вахтовым методом.

В министерстве была установлена очередь поездки специалистов. В начале мая туда выехал заместитель начальника Главного управления пути Алексей Яриз. Алексей Павлович вспоминает:

— Помню, я стоял на железнодорожном мосту через Припять, на котором ещё только предстояло провести дезактивацию. Жителей города уже эвакуировали, но границы наиболее опасной зоны ещё не определили. Как потом выяснилось, именно там я оказался... Светило солнчишко. Красота вокруг была невероятная. Сосны стояли высоченные в ярких зелёных одеждах. В общем, никаких признаков опасности. А когда я снова приехал туда через неделю, у этих сосен опали иголки, а сами они стали рыхлыми. Впоследствии эти деревья спилили и закопали вместе с «фоницей» техникой.

Много позже я спросил главного инженера Главного



Чуть дальше появились три станции, имеющие по два пути. В общем, меньше чем за месяц проложили около 10 км путей. Люди приезжали со всех дорог Союза, только машинисты были с Юго-Западной. И не было ни одного отказа от командировки. Смена длилась семь часов, работали по 10 дней.

Алексей Яриз рассказывает:

— В моём подчинении находились все песчаные и щебёночные карьеры страны. Вертушки быстро загружались там инертными материалами и тут же направлялись в зону. Эти вертушки никто не останавливал, они шли по расписанию и на правах пассажирского поезда. Бесперебойное их движение обеспечивали диспетчеры Юго-Западной дороги. А диспетчерский аппарат, который возглавлял замминистра, контролировал грузопоток и обо всём докладывал лично министру Николаю Семёновичу Конареву. Было очень тяжело. На перевозку инертных материалов мобилизовали все вертушки. Но ремонт пути на дорогах никто не отменял. И начальники дорог старались исхитриться, чтобы хоть несколько вагонов оставить за собой. Приходилось их заставлять эти вагоны не держать. Иногда даже к министру за содействием обращался, и он подписывал телеграммы в адрес начальников дорог.

Всего на возведение саркофага ушло 450 тыс. куб. м строительных материалов: цемента, песка, щебня... Грузышли по рельсам в зоне отчуждения, а там перегружались в самосвалы. Железная дорога заканчивалась буквально в 200 м от реактора. Хотели по ней вывезти разрушенные взрывом его конструктивные элементы, так называемые тзвэлы, которые представляли собой колоссальную опасность. Чтобы осуществить эту операцию, за 20 дней в депо Москва-сортiroвочная разработали уникальный локомотив. Пульт управления в нём был вынесен на специальную платформу, чтобы защитить машиниста от излучения.

Увы, далеко не все, кто участвовал в ликвидации последствий аварии, сумели

избежать воздействия радиации. Алексей Павлович вспоминает:

— Лично мне никто не выдавал никакой защитной одежды. После того как мы выехали из зоны отчуждения, у меня стало першить в горле. Это первый признак заражения радиацией. Я был когда-то начальником дистанции пути в Казахстане как раз в том районе, где проводились испытания атомной бомбы. Мы обслуживали подъездной путь в 140 км до места испытаний. Тогда военные нам говорили, что сухое красное вино и водка помогают вывести из организма радионуклиды. Вот мы в Чернобыль и стали помогать себе таким способом, раз других нам не предложили...

Яриз был в зоне отчуждения три раза. А в начале 90-х он почувствовал серьёзное ухудшение здоровья. В итоге получил вторую группу инвалидности.

Большую дозу радиации получили и машинисты, которые в момент взрыва вели поезда и оказались в зоне поражения. Некоторые вскоре умерли. В общем-то облучились в той или иной степени все железнодорожники, участвовавшие в ликвидации последствий аварии. К сожалению, неизвестно, сколько их было. Знаем только, что около 600 человек было командировано в Чернобыль из центрального аппарата МПС. Кстати, никто за свой героический труд тогда не получил не то что премии, но даже грамоты.

Впоследствии МПС пыталось восстановить справедливость. Но рухнул Советский Союз, и все материалы остались на Украине. Сейчас в ОАО «РЖД» «чernobylцы» 15 человек. Распоряжением президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина в связи с 25-летием трагических событий все они получили денежные премии.

На вопрос о том, не жалеют ли, что оставили здоровье в Чернобыль, все мои собеседники, не сговариваясь, ответили: «Было чувство гордости — своим трудом мы ведь спасли страну. И если бы сейчас довелось снова делать выбор, приняли бы точно такое же решение».

НАТАЛЬЯ КУЗИНА

управления движения Евгений Викторович Степанова, входившего в состав правительенной комиссии: «Почему не сразу определили зону повышенной опасности?» Он честно сказал: «Было не до того. В первую очередь надо было решить, что делать с реактором». В конце концов приняли решение возвести над ним саркофаг. И начали строить подъездные пути, пересадочную станцию. Все специалисты, отработав в «грязной» зоне, приезжали на эту станцию и с помощью специальных средств смывали с себя радиа-

ционного. Потом пересаживались в чистый вагон и выезжали за 40 км от зоны. Подвижной

их промывали, после чего военный дозиметрист тщательно проверял нашу работу.

Машина по ликвидации последствий аварии была запущена буквально в течение одного-двух дней

состав на этой станции тоже подвергался дезактивации. А это были тысячи саморазгружающихся вагонов-думпкаров и дозаторных вертушек! Мы

Цех дезактивации подвижного состава длиной 200 м построили очень быстро, но не рассчитали, и он оказался на границе зоны отчуждения.

Цифры и факты

Масштаб урона

УЧЁНЫЕ ДО СИХ ПОР УТОЧНЯЮТ РАЗМЕРЫ ТРАГЕДИИ

ДАЖЕ СПУСТЯ ЧЕТВЕРТЬ ВЕКА С МОМЕНТА ВЗРЫВА, ВЫЗВАННОГО «МИРНЫМ АТОМОМ», ЕГО ЭКОНОМИЧЕСКИЕ, СОЦИАЛЬНЫЕ И ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ПРОДОЛЖАЮТ ВЛИЯТЬ НА ЖИЗНЬ МИЛЛИОНОВ ЛЮДЕЙ.

Это вызвано гигантскими масштабами небывалой прежде в истории техногенной катастрофы. По данным учёных, в результате взрыва высвободилась энергия в 100 раз большая, чем при атомных бомбардировках Хиросимы и Нагасаки. В течение первых 10 дней из разрушенного реактора было выброшено более 40 различных видов радионуклидов, в первую очередь йода, цезия и стронция.

Выступление М.С. Горбачёва «...Сейчас пока рано выносить окончательное суждение о причинах аварии. Предметом пристального рассмотрения правительственной комиссии являются все аспекты проблемы — конструкторские, проектные, технические, эксплуатационные. Разумеется, по итогам выяснения причин произошедшей аварии будут сделаны все необходимые выводы, принятые меры, исключающие повторение подобного...»

На момент аварии на ней проживали около 7 млн человек, в том числе 3 млн детей. Более 350 тыс. из них покинули



Из 30-километровой зоны вокруг АЭС эвакуировали 130 тыс. человек

эти земли. Кроме того, ветры и осадки разнесли радиоактивные частицы даже в самые отдалённые районы Европы.

К проведению аварийно-восстановительных работ было привлечено свыше 800 тыс. ликвидаторов, большинство которых составили солдаты срочной службы. По официальным данным, к настоящему времени умерли 25 тыс. человек, участвовавших в устранении последствий катастрофы. Здоровью остальных до сих пор «заокуаются» полученные в тот период дозы облучения.

Среди населения, согласно отчёту ООН, число жертв превысило 4 тыс. человек, а средняя заболеваемость жителей

на заражённых территориях выше, чем в других регионах. Экономический ущерб от катастрофы поддаётся лишь приблизительному подсчёту.

Из сельскохозяйственного оборота было выведено 7,8 тыс. кв. км пахотных земель и 7 тыс. кв. км лесов, возникли проблемы с энергообеспечением населения и промышленных предприятий. Эксперты Национальной академии наук Белоруссии оценивают экономические потери страны от аварии в \$235 млрд, а украинские учёные утверждают, что для своего государства определены в \$201 млрд. Не меньше потеряла и российская экономика.

Андрей Стрельцов

в Чернобыль, когда психологический шок в мире был сравнительно быстро преодолён с помощью умелого выстроенной пропаганды: опасными были признаны не АЭС в целом, а лишь советские ядерные технологии. Сегодня призывают заморозить программы строительства АЭС наряду с требованиями уже-сточить мер в отношении их безопасности наиболее сильно звучат в странах Европы, где действует 146 АЭС.

«Для Старого света главное — безопасность, — заявил министр окружающей среды Австрии Николаус Берлакович. — АЭС необходимо проверять на устойчивость, в том числе и сейсмическую». С Австрией солидарна Германия, где за счёт атомных электростанций покрывается примерно четверть потребностей страны в электроэнергии. (В Франции — 77%). Канцлер Ангела Меркель заверила граждан в том, что все национальные АЭС пройдут оперативные экспертизы.

Какие бы решения ни принимались, важно одно: дальнейшему прогрессу этой отрасли, как писал поэт, должна сопутствовать «точная Ответственность». Оказывается, может.. Японский ядерный кризис нанёс огромный удар по имиджу атомной энергетики. Даже более сильный, чем после аварии

ЮРИЙ АКИМОВ

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Турецкие схватки

В Стамбуле завершился чемпионат Европы по дзюдо. Удачно выступили в личном первенстве российские спортсмены, которые выиграли одну золотую, две серебряные и пять бронзовых наград.

Этот чемпионат стал для российских дзюдоистов самым успешным за последние несколько лет. Конечно, немного обидно, что на счету нашей команды только одна золотая медаль. Но восемь наград разного достоинства – серьезное достижение.

Чемпионкой Европы, причём во второй раз, стала Елена Иващенко, победившая в категории до 78 кг. В финале она одолела француженку Анну Софи Мондье. «Да, технических и тактических ошибок у меня хватало, – призналась Иващенко. – Теперь будем эти самые ошибки исправлять, ведь впереди турниры, на которых мы будем бороться за рейтинговые очки, которые будут учтываться при отборе на Олимпиаду в Лондоне», – сказала Елена.

В этой же категории третье место заняла самая опытная спортсменка женской сборной России Тетя Донгуашвили.



Стамбульский чемпионат Европы для российских дзюдоистов стал самым успешным за последние несколько лет

До чемпионского титула в категории до 90 кг у мужчин мог бы добиться призёр чемпионатов мира Кирилл Денисов, но в финале он уступил олимпийскому чемпиону греку Илиасу Илиадису. Ещё одну серебряную награду выиграл Мурат Кодзиков, выступавший в категории до 73 кг. Представительница Центрального спортивного клуба «Локомотив» Вера Коваль в категории до 63 кг заняла седьмое место.

Баскетбольный пьедестал

Подмосковные «Химки» стали победителями Единой лиги ВТБ, победив в решающем матче «Финала четырёх» столичный ЦСКА.

Три из четырёх участников финала представляли Россию. Компанию «Химкам», казанскому УНИКСу и ЦСКА составил украинский «Азовмаш». С ним встречались в первом поединке армейцы, которые справились с соперником без больших проблем. Вторым участником финала стали «Химки», сумевшие справиться с казанцами, которые лидируют в чемпионате России. В матче за третье место УНИКС легко одолел «Азовмаш», решив все вопросы ещё в первой четверти.

Упорным и напряжённым получился финальный поединок. На протяжении всего матча соперники буквально наступали на пятки друг другу, и в концовке ни одной из команд так и не удалось добиться весомого преимущества. Судьба встречи решилась на последних секундах, когда команды стали совершать тактические нарушения правил, а в штрафных бросках точнее оказались «Химки». Итог – 66:64.

Символическая пятерка «Финала четырёх» выглядит так: Холден, Швед (оба – ЦСКА), Маккарти (УНИКС), Лончар («Химки»), Александр Деметриус («Азовмаш»).

В следующем сезоне участником Единой лиги ВТБ станет и «Локомотив-Белгород».

Прощание с зимой

Почти полгода продолжалось первенство Красноярского железнодорожного узла по зимнему футболу, и только заключительный тур определил победителя. Всего в соревновании приняли участие 12 команд. Фаворитами считались команда дистанции пути ПЧ-3 и объединённая сборная красноярских локомотивных депо, и поскольку именно они вели борьбу за лидерство. Но затем ситуация изменилась. Уверенная игра сборной управления дороги вывела эту команду на первое место. Второй стала – это ещё одна неожиданность – сборная Дирекции по ремонту путевых машин. Третье место заняла команда ТЧ-8. Лучшим игроком всего турнира признан футболист команды путейцев Павел Беликов.

Определились и сроки следующего турнира – игры второго зимнего первенства Красноярского узла начнутся в октябре 2011 года.

Подготовил Роман Вишнёв

ФУТБОЛ

Смена декораций

ШЕСТОЙ ТУР ВНЁС СЕРЬЁЗНЫЕ КОРРЕКТИВЫ
В ТАБЛИЦУ ПРЕМЬЕР-ЛИГИ



В ЧЕМПИОНАТЕ РОССИИ ПО ФУТБОЛУ ОЧЕРДНАЯ СМЕНА ЛИДЕРОВ. НА ПЕРВОЕ МЕСТО ВЕРНУЛСЯ ПИТЕРСКИЙ «ЗЕНИТ», А В ОДНОМ ШАГЕ ОТ НЕГО ОСТАНОВИЛАСЬ КРАСНОДАРСКАЯ «КУБАНЬ». ЦСКА СУМЕЛ РАЗЖИГАТЬСЯ ЛИШЬ ОДНИМ ОЧКОМ И ОТКАТИЛСЯ НА ТРЕТЬЮ ПОЗИЦИЮ, НО ПРИ ЭТОМ АРМЕЙЦЫ ПРОВЕЛИ НА МАЧЬ МЕНЬШЕ ДРУГИХ. НАКОНЕЦ, КРУПНАЯ ПОБЕДА В КРАСНОДАРЕ ПОЗВОЛИЛА СТОЛИЧНОМУ «ЛОКОМОТИВУ» ПОДБРАТЬСЯ ВПЛОТНО К ГРУППЕ ЛИДЕРОВ.

«Зенит» на своём поле принимал самарские «Крылья Советов», и, очевидно, сомнений в том, как эта встреча завершится, не возникло ни у кого. Как и ожидалось, гости с ходу оказались прижатыми к своим воротам, и уже на 11-й минуте удар Александра Кержакова взорвал трибуны стадиона «Петровский» – 1:0. После этого питерцы практически без остановки продолжали атаковать, но разить успех им удалось лишь в самом конце: на 81-й и 86-й минутах в объятия парнёров попадал сербский форвард Данко Лазович – 3:0.

ЦСКА выходил на гостевое «свидание» с «Томью», уже зная, что в случае неудачи окажется отброшенным на третью позицию – это стало ясно после того,

как в Нижнем Новгороде третяя

командой разгромила «Кубань».

Правда, в середине первого

тайма армейцы вряд ли думали

о том, что их ждут какие-либо

сложности – на 28-й минуте

забил Сейд Умаров.

«Рубин» продолжал атаковать

и в концовке матча, но в итоге

разгромил «Амкар» – 3:0. Впрочем, и «Рубин»

заслужил право на победу –

он забил три гола в первом

тайме, а в концовке матча

забил один в дополнительное

время матча.

Что касается столичного

«Локомотива», который на вы

езде разгромил «Краснодар»,

который, кстати, возглавляет

бывший наставник железнодорожников Славолюб Муслин,

то москвичи в этой игре смо-

трелись мощно и провели свою

лучшую на сегодня встречу.

Правда, многие специалисты

Болельщики «Локомотива» наконец-то могут гордиться своей командой

и поле покинул. И, как выяснилось впоследствии, без него линия нападения ЦСКА оказалась совершенно несостоятельной – все атакующие вылазки гостей были холостыми. В свою очередь томичи стали всё чаще подбираться к воротам Игоря Акинфеева и на 60-й минуте счёту сравняли – 1:1. Могли хозяева взять и три очка – близок к тому, чтобы забить гол, был экс-спартаковец Никита Баженов, но его удары также цели не достигли.

Казанский «Рубин» продолжает экспериментировать в

«Локомотив» во встрече с «Краснодаром»

смотрелся мощно и провёл свою лучшую

игру в нынешнем чемпионате

плане освоения нового рисунка

игры – аналитики утверждают,

что команда Курбана Бердыева

стремится походить на испанскую «Барселону». Но при этом

«Рубин» слишком щедро делится с соперниками очками.

Вот и в минувшее воскресенье в

столице Татарии наведывалась

группа из аутсайдеров – пермский «Амкар».

Но даже в противостоянии с ним «Рубин» пришлось

довольствоваться ничьей – 1:1.

Что касается столичного

«Локомотива», который на вы

езде разгромил «Краснодар»,

который, кстати, возглавляет

бывший наставник железнодорожников Славолюб Муслин,

то москвичи в этой игре смо-

трелись мощно и провели свою

лучшую на сегодня встречу.

Правда, многие специалисты

утверждают, что «Локо» показал

далеко не всё, на что способен.

Победив 4:1, подопечные

Юрия Красножана могли за-

йтись и гораздо больше четырёх

голов. Стоит отметить, что в

основном составе железнодорожников вышли Сеняид Ибричич и Магомед Оздоев, а Дмитрий Сычёв остался в запасе.

Но в итоге этот тренерский ход

оказался верным. В этом матче