

Парламентарии Челябинской области предложили увеличить штраф за безбилетный проезд в электричках

МЖД готовится принять повышенный объём пассажиров в связи с предстоящими спортивными событиями

Переправа Усть-Луга – Балтийск – Засниц (Киль) открывает новые перспективы транзитного потенциала России

Узкоколейная линия Тумская – Голованова Дача может стать туристическим объектом, но пока ей грозит ликвидация



От редакции

Укрепить подступы

Недавний сход локомотива в районе депо Москва-пассажирская Октябрьской дороги, по основной версии следствия, произошёл из-за того, что в кабину проник посторонний. Электровоз сам по себе не может прийти в движение. Ведь даже если подняты пантографы, включено электропитание и работают приборы, всё равно нужно вмешательство человека. Причём злоумышленник должен был находиться в кабине достаточное количество времени, чтобы определить методом тыка, как сдвинуть локомотив с места. Скажем, непрофессионал не сможет догадаться повернуть рычаг пневматического крана, чтобы, выпустив воздух, отпустить тормоза. Случившееся говорит о необходимости усилить контроль на железнодорожных объектах. Например, можно применить опыт Горьковской дороги, где внедряется программа «Электронный маршрут машиниста», в основе которой использование электронной карты. При её активации автоматически составляется акт допуска на маршрут, который машинист или его помощник скрепляет электронными подписями в информационном киоске локомотива. Без ввода электронного пароля локомотив ни при каких обстоятельствах не сдвинется с места. Если карточка неисправна, придётся пройти определённые процедуры разблокирования. Как вариант – дистанционно получить разрешение на движение от диспетчера, если локомотив подключён к системе автоведения. В депо Металлострой, где стоят «Сапсаны», используется ещё более сложная система допуска. С подвижным составом вообще никакие действия невозможны без именных ключей. Чтобы начать работы, тому же ремонтнику надо вставить как минимум два ключа в спецпулть в депо. Один – чтобы исключить случайное включение токоприёма, а второй – для разрешения начать ремонт. На каждое действие, а все они фиксируются, – свой алгоритм. Конечно, пока сложно говорить о полномасштабном переоснащении локомотивного парка системами автоведения. Но, видимо, настала пора ввести на сети хотя бы самые элементарные электронные системы именного доступа к тому, чтобы привести машину в движение. Это не потребует экстраординарных затрат. Если и это дорого, надо, по крайней мере, сделать так, чтобы на территорию предприятия не мог проникнуть посторонний.

Цифра дня

950 млн руб. направило ОАО «РЖД» с начала года на реализацию программ по предупреждению травматизма граждан на железнодорожном транспорте.

Блиц

Спорный вопрос

Железнодорожные администрации стран СНГ внесли предложения в проект Тарифной политики на 2012 год



Галина Зимовская, первый заместитель начальника департамента по маркетингу грузовых перевозок и тарифной политике ОАО «РЖД»

– Галина Вячеславовна, в Ташкенте состоялась рабочее совещание экспертов железных дорог СНГ – участниц Тарифного соглашения. Какие основные вопросы были на нём рассмотрены?
– Участники совещания рассмотрели предложения по проекту

Тарифной политики железных дорог государств – участников СНГ на перевозки грузов в перевозке грузов в 2012 фрахтовый год. Было рассмотрено более 30 предложений, из них 11 были внесены со стороны РЖД.
– Можно уточнить, какие именно предложения внесла компания?
– Речь идёт, в частности, о создании равных тарифных условий для перевозок грузов в рефсекциях как общего парка железных дорог, так и частных. Это предложение ОАО «РЖД» направлено на повышение конкурентоспособности перевозок скоропортящихся грузов в прицепном рефрижераторном подвижном составе. Однако оно, как и ряд других, пока не было поддержано железными дорогами СНГ. Между тем были согласованы дополнения в порядок расчёта платы за перевозку грузов сборной отправкой с

применением перевозочных приспособлений, уточнение редакции пункта о дополнительных сборах.
– На совещании рассматривались какие-то спорные вопросы?
– В связи с тем что железнодорожные администрации по-разному трактуют положения Тарифного соглашения железнодоржных администраций государств – участников СНГ от 17 февраля 1993 года и Тарифной политики СНГ о повышении уровня ставок тарифной политики в течение фрахтового года, на совещании рассматривался вопрос о необходимости чёткого регламентирования порядка объявления и вступления в силу повышения уровня тарифов на перевозки транзитных грузов. Окончательное решение по всем вопросам будет принято на очередной, XX Тарифной конференции в Латвии.
БЕСЕДОВАЛ ДЕНИС ВИКСНЕ

РЕШЕНИЕ

Изменения в меню

ФПК БУДЕТ РАЗВИВАТЬ БИЗНЕС В СФЕРЕ УПРАВЛЕНИЯ ВАГОНАМИ-РЕСТОРАНАМИ



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАТОВ

Готовить для пассажиров – дело ответственное, требующее соблюдения множества норм

Совместное предприятие станет оператором специализированного подвижного состава – вагонов-ресторанов, а также будет привлекать средства на его модернизацию и обеспечивать продуктами питания в пути. Поскольку компания «ЕСП-Сервис» в настоящее время занимается организацией питания пассажиров высокоскоростных поездов, в ФПК резонно полагают, что уровень сервиса, предоставляемого пассажирам «Сапсана» в этой сфере, распространится и на поезда дальнего следования. По словам заместителя генерального директора ОАО «ФПК» Вадима Мишанина, контрольный пакет акций совместного предприятия будет находиться у ФПК. Выбор партнёра по бизнесу был обусловлен тем положительным опытом, который сегодня уже имеется у ОАО «РЖД» в работе с «ЕСП-Сервис». «Это предприятие будет работать пока только на пилотном полигоне одного из 16 филиалов ОАО «ФПК», – отметил Вадим Мишанин.

Пилотный полигон пока ещё не определён. Однако уже известно, что совместное предприятие начнёт свою деятельность в этом году. По словам Вадима Мишанина, к основным задачам, которые ФПК ставит перед ООО «ТСК», относится в первую очередь предоставление клиентам качественного питания по доступной цене. Предполагается, что стандартные наборы будут готовить на специализированных фабриках-кухнях – по такому принципу сегодня обеспечивают питанием авиапассажиров. Блюда, входящие в меню, и продукты, из которых они приготовлены, будут соответствовать всем требованиям Санэпиднадзора. Вкусное и доступное питание, уверены в ФПК, отучит пассажиров покупать на полстанках еду сомнительного качества, которой торгует местное население. А в самих вагонах-ресторанах, где обед на каждого пассажиру по карману, цены станут значительно ниже.

МАРЬЯНА БАЛАШКИНА

СОВЕЩАНИЕ

Вопреки обязательствам

Корпоративный заказ на поставку щебня пока освоен не в полном объёме

Как уже сообщал «Гудок», темпы путевых работ в этом году ощутимо ниже аналогичного периода прошлого года. В ОАО «РЖД» видят причину этого не только в упущениях в организации производственного процесса, связанного с путевыми работами, но и в недоработках дочерних обществ, поставляющих материалы для ремонта пути.

Как отметил на вчерашнем оперативном совещании у президента компании Владимира Якунина начальник Центральной дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД» Владимир Супрун, по последним данным, отставание от плана по развороту ремонтных путевых работ составляет 491 км, а по сдаче – 1192 км. По словам начальника департамента управления дочерними и зависимыми обществами ОАО «РЖД» Алексея Давыдова, у отставания от графика про-



ФОТО: СЕРГЕЙ РАДИН

Путейцы навёрстывают отставание от плана

ведения ремонтных работ есть причины объективного и субъективного характера. Так, в рамках выполнения плана путевых работ утверждён корпоративный заказ на поставку материалов верхнего строения пути для пяти дочерних обществ, к трём из которых (ОАО «Первая нерудная компания» (ПНК), ОАО «Трансвудсервис» и ОАО «Элтеза») в настоящий момент возникли серьёзные вопросы

по доставке необходимых для ремонта материалов. Например, утверждённый с ПНК корпоративный заказ на поставку щебня в полном объёме выполнить в срок не удаётся. К 1 октября будет поставлено всего 15,5 млн куб. м путевого щебня, что на 2,4 млн куб. м меньше, чем по принятым обязательствам. На совещании были названы и другие негативные факторы, на-

пример прекращение во второй половине года отгрузки путевого щебня сторонними производителями. Как отметил Алексей Давыдов, с конца 2010 года наблюдалась устойчивая тенденция увеличения рыночного спроса и роста цен на щебень. По данным Росстата, за 7 месяцев этого года его стоимость выросла на 9,4%, а средняя цена на июнь составила 349 руб. за 1 куб. м. В результате действий сторонних производителей объёмы поставок щебня для нужд РЖД с февраля по август снизились почти вдвое. В департаменте управления дочерними и зависимыми обществами убеждены в необходимости проведения срочных переговоров по установлению коммерчески обоснованной цены с основными производителями щебня. Кроме того, требуется уже сейчас организовать проведение конкурсных процедур по выбору производителей щебня на 2012 год.

Владислав Кукреш

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Цена доверия

Пресс-служба Кремля обнародовала проект поправок к законопроекту по борьбе с коррупцией, подписанный президентом Дмитрием Медведевым. Согласно документу, внесённому в Госдуму на рассмотрение, одной из формулировок увольнения может стать «утрата доверия». Соответствующие изменения предполагается внести в законы «О прокуратуре», «О службе в таможенных органах», «О воинской обязанности и военной службе», «О Следственном комитете Российской Федерации», а также в закон «Об общих принципах организации местного самоуправления» и в Положение о службе в органах внутренних дел РФ. Таким образом, по «утрате доверия» можно будет увольнять не только сотрудников силовых органов, но и таможенников и военных.

Не наше дело

Высший арбитражный суд отказался рассматривать жалобу администрации аэропорта Домодедово на приказ Минтранса, увеличивающий требования по обеспечению транспортной безопасности. ВАС отклонил оба поданных иска – от ЗАО «Международный аэропорт Домодедово» и ЗАО «Домодедово пассенджер терминал» – на основании того, что подобные дела находятся вне компетенции арбитража. Истцы в ответ сообщили, что переформулируют свои иски и в ближайшее время обратятся в Верховный суд. Напомним, администрация аэропорта протестует против приказа Минтранса № 40 «Требования по обеспечению транспортной безопасности», который, в частности, перекладывает на собственников аэропорта ответственность в случае террористического акта.

Праздник круглый год

Депутаты предлагают предоставить региональным властям право самостоятельно назначать дополнительные праздничные дни в соответствии с местными традициями. Авторы документа, депутаты Павел Крашенинников и Олег Морозов, сообщили, что суть предложения – закрепить в статье 112 Трудового кодекса норму, позволяющую субъектам Федерации приравнивать дополнительные праздники к федеральным на местном уровне.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

На радость студентам

Федеральная пассажирская компания (ФПК) продлила срок действия специальных тарифов на проезд в поездах дальнего следования для студентов вузов и учащихся профессиональных училищ. Они распространятся на период с 1 января по 30 июня и с 25 августа по 31 декабря будущего года. Ранее срок действия планировалось ограничить по 31 мая 2012 года. Как и прежде, для приобретения билета по спецтарифу учащийся должен предоставить в кассах студенческий билет и документ, подтверждающий гражданство РФ. В таком случае проезд на верхних полках купейных вагонов всех категорий поездов дальнего следования во внутрисоударственном сообщении обойдётся покупателю билета вдвое дешевле. Исключения составляют лишь поезда, сформированные Калининградским филиалом ФПК, так как они дотируются государством.

Миллионы в пути

Свыше 385 млн руб. будет инвестировано в модернизацию хозяйства пути и сооружений Октябрьской дороги. С начала года в обновление и развитие дистанций пути было вложено более 70 млн. Всего в текущем году на эти цели будет затрачено свыше 260 млн. На обновление ремонтной базы по эксплуатации, обслуживанию и ремонту путевой техники будет направлено 40 млн руб., с начала года в реализацию программы было инвестировано более 22 млн. Около 85 млн руб. будет вложено в модернизацию путевой техники, а также в мероприятия по охране труда.

Популярный комфорт

В августе вагонами повышенной комфортности воспользовались 45,3 тыс. пассажиров Горьковской магистрали, что на 15% выше уровня аналогичного периода прошлого года. В том числе 1238 пассажиров воспользовалось вагонами ВИП-класса, 2982 – бизнес-класса, 13895 – экономкласса, 7926 – базового класса, 19240 – межобластного экономкласса. Всего за восемь месяцев 2011 года вагонами повышенной комфортности воспользовались 325,8 тыс. человек.

Востребованный сервис

За восемь месяцев более 52,2 тыс. пассажиров Забайкальской магистрали приобрели билеты через Интернет. Это на 52,8% превышает показатель за аналогичный период 2010 года. Более 10,9 тыс. пассажиров не только приобрели билеты с помощью Интернета, но и произвели их электронную регистрацию на сайте ОАО «РЖД». Востребованность этого сервиса по сравнению с 2010 годом возросла среди пассажиров Забайкальского филиала Федеральной пассажирской компании в 14 раз. Услугами транзакционных терминалов распечатки электронного билета, с помощью которых пассажиры могут оформить проездные документы без обращения в билетные кассы, воспользовались 5417 пассажиров (3303 – в Чите и 2114 – в Забайкальске).

Тяжеловесов стало больше

За восемь месяцев по Омскому региону Западно-Сибирской дороги было пропущено более 7,5 тыс. составов весом свыше 7 тыс. тонн. Также было отправлено 1,9 тыс. составов весом 9 тыс. тонн и более, что в 4,5 раза превышает аналогичный показатель прошлого года. Кроме того, с начала 2011 года омские железнодорожники сформировали 1789 составов весом 5–7 тыс. тонн каждый. Это на 9% больше, чем за аналогичный период 2010 года. Средний вес грузового поезда в Омском регионе ЗСЖД составляет 4,4 тыс. тонн. В январе – августе на станции Входная сформировано более 3,6 тыс. составов длиной более 80 основных вагонов каждый. Из них 1977 – длинносоставные поезда (свыше 100 основных вагонов). В это число входят 1399 поездов длиной более 110 вагонов, что почти в 2,3 раза больше, чем аналогичный показатель 2010 года. Кроме того, со станции Входная отправлено 992 сдвоенных поезда. Это в полтора раза больше, чем в прошлом году.

Рационализаторы из Белгорода

Около 2 млн руб. в этом году удалось сэкономить работникам Белгородского участка Юго-Восточной дороги благодаря внедрению рацпредложений. Железнодорожники разработали более 200 решений, связанных с безопасностью движения. По количеству рацпредложений сегодня лидируют ремонтное локомотивное депо Белгород, сэкономившее 500 тыс. руб., и Белгородская дирекция по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении – 300 тыс. руб. Наибольшее число рационализаторов в Белгородской дистанции электроснабжения, депо Белгород и Старооскольской дистанции сигнализации и связи. По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Инициатива

Отмена «льгот»

Плата за проезд в электричке должна быть обязательной



ФОТО: ТАМАР ГОРБАТОВА

ПАРЛАМЕНТАРИИ ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ ПРЕДЛОЖИЛИ УВЕЛИЧИТЬ ШТРАФ ЗА БЕЗБИЛЕТНЫЙ ПРОЕЗД В ПРИГОРОДНОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ.

Депутаты комитета по промышленной политике Законодательного собрания Челябинской области предложили внести поправку в Кодекс об административных правонарушениях. «Штрафы для безбилетников должны возрасти со 100 до 200 руб., а полномочиями по их привлечению к административной ответственности следует наделить транспортную полицию», – считает председатель комитета по промышленной политике ЗСО Андрей Самсонов. Ведь, как отмечают депутаты, соответствующая статья КоАП предусматривает штраф, но не определяет орган, имеющий право на его взимание.

Между тем проблема безбилетного проезда в Челябинской области сегодня актуальна. «Большое количество промежуточных пунктов и значительный пассажиропоток осложняют контроль при входе в поезд. И если в 2009 году на ЮУЖД было

Некоторые пассажиры предпочитают, чтобы за их проезд в пригородном поезде платили другие

выявлено свыше 43 тыс. безбилетников, то в прошлом их количество превысило уже 61 тыс. человек. Принятие нашей поправки исправит ситуацию», – говорит Андрей Самсонов.

С ним согласен начальник Челябинского участка ОАО «Свердловская пригородная компания» (СПК) Антон Гармаш: «Самая действенная мера в борьбе с безбилетниками – штраф. Так, в начале года СПК повысила комиссионный сбор за оформление билетов в пригородных поездах для пассажиров, которые сели на станциях, где есть билетная касса, с 24 руб. до 100 руб. Результат дал о себе знать – за 8 месяцев выявлено «всего» 17 тыс. «зайцев».

С начала года на ЮУЖД было проверено 1,8 тыс. пригородных поездов. Комиссионных сборов взыскано свыше 1,5 млн руб. Для профилактики безбилетного проезда СПК организует перронный контроль около каждого вагона электропоездов, отправляющихся с необорудованных турникетами путей. Тем не

мее пассажиры продолжают искать всяческие лазейки, чтобы без билета попасть в поезд. «Предлагаемая поправка о введении санкций за бесплатный проезд должна дисциплинировать пассажиров, и количество безбилетников может быть сведено к минимуму», – считает Антон Гармаш.

По исследованиям, проведенным в августе Всероссийским центром изучения общественного мнения, каждый шестой пассажир в электричках – безбилетник. И почти две трети из них считают электропоезд транспортом, в котором проезд оплачивать не обязательно. При этом пригородный поезд входит в тройку самых востребованных видов транспорта – каждый пятый россиянин хотя бы раз в год ездил в электропоезде. Примечательно, что свыше трети опрошенных пассажиров предлагают ужесточить наказание за безбилетный проезд.

Евгения Мусихина, соб. корр. «Гудка» Челябинск

Реконструкция

Под калёной крышей

От непогоды пассажиров защитит антивандальная галерея



ФОТО: ВАЛЕРИЙ АНДРА

На станции Самара Куйбышевской дороги открыто движение по пешеходному мосту, связавшему вокзал и посёлок имени Шмидта.

Новый крытый 130-метровый виадук расположен над путями станции рядом со старым, который выработал ресурс. По словам заместителя управляющего строительно-монтажного треста № 8 – Саратовского филиала ОАО «РЖДстрой» Алексея Никитина, на возведение, которое началось год назад, потребовалось 1,5 тыс. кв. м стекла и около 50 тонн металла. Как пояснил директор ООО «Евроконструкция ХТ» Олег Иванов, при строительстве использовалось антивандальное калёное стекло, покрытое специальной плёнкой. «Это сделано для безопасности пассажиров и пешеходов», – сказал он. На сводах установлены откидывающиеся площадки для инвалидов-колясочников.

Новый пешеходный мост оборудован и системой видеонаблюдения

Площадки оснащены устройствами обратной видеосвязи, для того чтобы инвалиды, заехав туда, смог вызвать оператора вокзала. Тот, увидев, что ограждение закрылось, включает подъёмник. «В среднем в сутки через мост проходят около трёх тыс. человек – жители пристанционного посёлка, студенты, рабочие и железнодорожники», – отметил мостовой мастер Самарской дистанции пути Владимир Нуштаев. Пешеходы довольны. «Галерея радует глаз и защищает от непогоды, если она застала в пути», – сказал житель посёлка имени Шмидта Алексей Осипов. Старый мост демонтируют в конце сентября – начале октября.

Дмитрий Попов, соб. корр. «Гудка» Самара

Перевозки

Занять сегмент

Увеличение контейнерооборота принесёт многомиллиардную прибыль

Создание портов-хабов может привлечь на Дальний Восток новые контейнерные потоки.

Рост погрузки контейнерных грузов – наиболее устойчивый тренд в перевозках по Дальневосточной магистрали. По данным филиала ОАО «ТрансКонтейнер» на ДВЖД, в январе – августе на дороге погружено около 150 тыс. контейнеров. Это почти на треть превышает аналогичный показатель 2010 года. При этом со станций магистрали было отправлено 137,6 тыс. крупнотоннажных (20- и 40-футовых) контейнеров, что выше прошлогоднего показателя на 38%.

«Средний вес контейнера составил 17,1 тонны, на 5% больше уровня 2010 года», – отметили в филиале.

Основная погрузка приходится на припортовые станции ДВЖД, через которые контейнеропоток следует в экспортно-импортном сообщении. Как сообщил гендиректор ОАО «Владивостокский морской торговый порт» (ВМТП) Владимир Корчанов, в 2011 году ожидается значительное увеличение переработки контейнеров. Уже за восемь месяцев перевалка через причалы ВМТП превысила 275 тыс. TEU (контейнеров в 20-футовом эквиваленте). Тем самым достигнут рост в 30%. В общем объёме переработанных портом контейнеров экспорт составил 100 тыс. TEU, импорт – 104 тыс. TEU.

Участники рынка, свидетельствуя о тенденции, указывают на расширение международных морских контейнерных линий с участием дальневосточных стивидоров. Так, сегодня с портом Восточный работают такие крупные перевозчики контейнеров, как Maersk, Sinokor, APL, PCL. В сентябре он был включён в ротацию международного контейнерного сервиса компании CMA CGM – судозаход будет осуществляться еженедельно.

Как следствие, увеличивается число регулярных ускоренных поездов, отправляемых с припортовых станций ДВЖД. Так, отмечают в транспортный группе FESCO, если два года назад, когда начинались железнодорожные отправки по маршруту Владивосток – станция Силикатная (Москва), в рамках данного сервиса уходил один состав в неделю. Сейчас на данном направлении еженедельно курсируют пять поездов.

Появляются и новые операторы, формирующие маршруты на постоянной основе. В сентябре ООО «Восточная стивидорная компания» и ЗАО «Евросиб» отправили первый контейнерный поезд со станции Находка-Восточная в Новосибирск. В планах увеличение поездок с одного до двух-трёх раз в неделю.

Между тем в администрации Приморья считают, что для дальнейшего привлечения перспективных контейнерных потоков из азиатских стран целесообразно создать на юге Приморья два крупных порта-хаба. Один из них может появиться близ Зарубина в бухте Троица, другой – на основе нынешнего порта Восточный. При этом власти Приморья предлагают Правительству РФ создать в Восточном особую портовую экономическую зону. Упрощение здесь таможенного оформления и налоговые послабления сделали бы порт привлекательным в обеспечении транзита.

«Сократилось бы число посредников в цепочке, выросла загрузка Транссиба, предпочтения резидентам зоны укрепили бы их позиции на рынке, снизили себестоимость продукции и услуг. Таким образом сформировались бы условия для появления в регионе порта-хаба», – говорит начальник департамента промышленности и транспорта Приморского края Игорь Хрущёв.

В случае реализации всех планов по «взрывному» сценарию объём ежегодного контейнерооборота – 12–13 млн TEU, по оптимистичному – 5–6 млн TEU, по пессимистичному – 2–3 млн TEU. Отметим, что сегодня все дальневосточные морские порты не переваливают и 1 млн TEU в год.

«Цифры могут показаться фантастикой, но на фоне сопредельных стран они скромны», – сказал Игорь Хрущёв. В самом деле, суммарный контейнерооборот стран Северо-Восточной Азии оценивается в 100–150 млн TEU в год. Доля России в этих перевозках в настоящий момент крайне низка – всего 0,6%. Как заявил чиновник, российской транспортной системе необходимо занять 7–8% рынка, и это бы ежегодно приносило \$10–15 млрд.

Павел Усов, соб. корр. «Гудка» Хабаровск

Образование

Поспеть за развитием

Создание магистралей в Якутии требует качественной учебной базы

Вчера в Якутии открылся транспортный техникум, который будет готовить специалистов для железнодорожной отрасли в республике.

Среднее профессиональное учебное заведение появилось в посёлке Нижний Бестях, расположенном недалеко от Якутска. За два года построено современное трёхэтажное здание, аудитория которого оснащена компьютерами, аудиовидеотехникой, учебными станками и прочим оборудованием. Как рассказала «Гудку» заместитель директора техникума по учебной работе Любовь Алексеева, первый набор – это 75 студентов из 20 улусов и городов Якутии.

Они будут обучаться по трём специальностям: «эксплуатация подвижного состава железных дорог (локомотивы)», «организация перевозок и управление на железнодорожном транспорте», а также «техническое обслуживание и ремонт автотранспорта». Срок обучения – 2 года 10 месяцев. В будущем здесь будут учить и на другие специальности. «Толчком к созданию техникума послужило развитие железнодорожного транспорта, освоение богатых запасов при-

родных ресурсов и реализация многих стратегических проектов в Якутии», – заявил министр транспорта и дорожного хозяйства Республики Саха (Якутия) Семён Винокуров.

По словам президента Якутии Егора Борисова, темпы реализации экономических проектов, включая развитие транспортного комплекса, сегодня значительно опережают подготовку кадров.

«Поэтому и возникла острая потребность в специалистах

С этой целью в ОАО «ХК «Якутуголь» (входит в ОАО «Мечел-Майнинг») создан новый филиал – Эльгинская железнодорожная дирекция.

Как пояснили «Гудку» в этой компании, на новую структуру будут возложены обязанности по эффективному использованию объектов железнодорожного транспорта и инфраструктуры, а также своевременному решению вопросов взаимодействия с ОАО «РЖД» и операторами.

Темпы реализации экономических проектов в Якутии сегодня опережают подготовку кадров

со средним техническим образованием в сфере железнодорожного и автомобильного транспорта», – отметил глава Республики Саха (Якутия). Один из крупнейших проектов, который реализуется сегодня в регионе, – освоение Эльгинского угольного месторождения. И необходимым условием разработки его значительных запасов является строительство и эксплуатация железной дороги Эльга – Улак протяжённостью 322 км для вывоза продукции.

«Создание специализированного структурного подразделения высвободит основное производство по добыче угля от непрофильных функций, повысит качество управления работами процессами, улучшит экономические показатели и укрепит взаимоотношения с организациями-партнёрами», – рассказал «Гудку» управляющий директор холдинговой компании «Якутуголь» Игорь Хафизов.

Игнат Вьюгин

ЗА РУБЕЖОМ

Сервис для керамики

DB Schenker открыла логистический центр и соорудила перевалочный пункт между автодорогой и железнодорожными путями недалеко от существующей застройки компании в Северной Италии рядом с Боло-ней. Новое сооружение включает место для парковки грузовиков и удлинённую ветку, рассчитанную на обработку ценных или хрупких грузов в любую погоду. «Наш новый мультимодальный логистический центр является интерфейсом между разными средствами транспортного сообщения и обеспечивает высокое качество по всем видам логистических услуг, – отметил член правления компании Карл Натзингер. – Новый терминал позволит усилить нашу лидирующую позицию в соединении автомобильной и железной дорог». Поезда DB Schenker доставляют около 1 млн тонн глинозёма из Германии в год и керамическую плитку в обратном сообщении в Северную Европу.

Эволюция в тяге

Представленный Агентством по защите окружающей среды (EPA) в США новый стандарт «Уровень 3» по выбросам в окружающую среду для магистральных локомотивов, вступающий в силу с января 2012 года, значительно повлиял на оснащение представленных в рамках выставки Railway Interchange 2011 локомотивов, которая прошла в Миннеаполисе с 18 по 20 сентября. Компания Progress Rail Services показала специально построенную под новые правила версию уже зарекомендовавшего себя на рынке локомотива серии EMD SD70Ace, оборудованного модернизированным двигателем 710G. Машина оснащена специальной бортовой аппаратурой и кабинными дисплеями. Компания также представила дизель-электрический локомотив серии PR30C, который адаптирован к следующему «Уровню 4», стандарту, вступающему в действие с 2015 года. Машина оборудована двигателем Caterpillar. Локомотив недавно прошёл испытания в Калифорнии для получения сертификата соответствия.

Контракт на линию

Транспортный департамент австралийского штата Новый Южный Уэйлс (NSW) назначил альянс Turner & Townsend для обеспечения проектирования участка протяжённостью 23 км проекта «Северо-Западная железнодорожная линия» в Сиднее. Австралийская железнодорожная корпорация (ARTC) заключила с данным альянсом, куда входит проектная компания Leighton contractors, контракт на сумму 150 млн австралийских долларов по реализации окончательного этапа проекта «Южная грузовая линия» в Сиднее протяжённостью 36 км. Линии между Брисбеном, Канберрой и Мельбурном через Сидней обслуживает в настоящее время железнодорожная компания CountryLink, принадлежащая Новому Южному Уэльсу.

По МАТЕРИАЛАМ
WWW.RAILWAYGAZETTE.COM

ПРОЦЕСС

Приказ обсуждается

КОНТЕЙНЕРНУЮ ТЕРМИНОЛОГИЮ ИЗУЧАЮТ В СУДЕ



ФОТО: СЕРГЕЙ ТУСОВ

АРБИТРАЖНЫЙ СУД ПРИЗНАЛ НЕДЕЙСТВИТЕЛЬНЫМ ПРИКАЗ ФЕДЕРАЛЬНОЙ АНТИМОНОПОЛЬНОЙ СЛУЖБЫ О ДОМИНИРУЮЩЕМ ПОЛОЖЕНИИ ОАО «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» НА РЫНКЕ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ КОНТЕЙНЕРОВ.

Напомним, что приказом от 3 августа 2010 года № 431 ФАС включила ОАО «ТрансКонтейнер» и ОАО «РЖД» в реестр групп лиц, имеющих монопольное положение на товарном рынке услуг по предоставлению универсальных контейнеров для их использования при осуществлении внутренних перевозок грузов железнодорожным транспортом общего пользования. Основанием для издания приказа послужил аналитический отчёт, подготовленный самим анти-

монопольным ведомством. ОАО «ТрансКонтейнер» выразило мнение, что этот документ был подготовлен с нарушением Порядка проведения анализа и оценки состояния конкурентной среды на товарном рынке, утверждённого всё той же ФАС. В связи с чем компания подала в Арбитражный суд Москвы заявление о признании приказа недействительным. Решением Арбитражного суда города Москвы от 10 июня 2011 года ОАО «ТрансКонтейнер» было отказано в удовлетворении заявления. Компания, не согласившись с данным решением, подала в Девятый апелляционный арбитражный суд апелляционную жалобу. Последний жалобу «ТрансКонтейнера» удовлетворил. В результате решение Арбитражного суда города Москвы отменено, а по делу был принят новый судебный акт об удовлетворении заявления ОАО «ТрансКонтейнер» и признании приказа ФАС недействительным.

По мнению арбитражного суда, «дочку» РЖД поспешили записать в монополисты

Директор по правовым вопросам и управлению имуществом ОАО «ТрансКонтейнер» Виктор Марков заявил, что судом первой инстанции аргументы компании были рассмотрены формально и без должной оценки.

«Суд апелляционной инстанции, напротив, детально исследовал все обстоятельства дела, – подчеркнул он. – И подтвердил нашу позицию о том, что аналитический отчёт, послуживший основанием для издания приказа, подготовлен поверхностно,

версальный контейнер» (используемый на всех видах транспорта) на отсутствующее в законодательстве понятие «железнодорожный контейнер» (который якобы используется только на железнодорожном транспорте).

Заместитель начальника правового департамента ОАО «РЖД» Александр Васильев отметил, что иск ФАС от 3 августа 2010 года «ТрансКонтейнер» оспаривал от своего имени.

«Поскольку апелляционный суд данный иск в итоге отклонил и удовлетворил заявление нашей дочерней структуры, можно говорить, что на сегодня данный иск не

Аргументы «дочки» ОАО «РЖД»

выглядят логичными и убедительными

без надлежащего исследования рынка предоставления контейнеров и с серьёзными нарушениями законодательства. Помимо прочего, в отчёте не исследован вопрос о конкуренции контейнера с другими аналогичными по качеству услуги способами перемещения груза, например в крытых вагонах, автотранспортом, а также перевозки тех же контейнеров автотранспортом».

В итоге территориальными органами ФАС была собрана недостоверная информация об объёмах перевозки контейнерных грузов. По мнению Виктора Маркова, она изрядно устарела и была уже неэффективна на момент издания приказа, поскольку касалась докризисного периода. Например, в аналитическом отчёте искусственно создан несуществующий товарный рынок путём подмены понятия «уни-

имеет никакой правовой силы, – подчеркнул он. – Но теперь компании следует быть готовым, что ФАС подаст кассационную жалобу по данному решению арбитражного суда».

Старший юрист департамента инфраструктурных и транспортных проектов юридической компании Vegas Lex Виктор Котов заявил «Гудку», что ФАС изначально занимала невыигрышную позицию в своём споре с «ТрансКонтейнером». «Аргументы «дочки» РЖД выглядят логичными и убедительными, – отметил он. – Решение апелляционного суда уже вступило в законную силу, и изменить его антимонопольной службе будет практически невозможно».

Между тем, как заявили «Гудку» в ФАС, решение Девятого арбитражного суда ведомство будет оспаривать в кассации.

ЛЕОНИД ГРИГОРЬЕВ

СЕЗОН

Без лишних стыков

На Московской магистрали завершают летние путевые работы

В ПРЕДВЕРИИ Олимпиады и чемпионата мира по футболу на железной дороге озабочены тем, чтобы к местам соревнований пассажиров доставляли с комфортом. При этом удобство вагонов и скорость поездов – далеко не все условия безупречных перевозок. Необходимо, чтобы и рельсы, и земляное полотно, и его основание были самого высокого качества. Именно этого сегодня добиваются между станциями Скуратово и Чернь Московской дороги.



Установку и сварку новых рельсов путейцы производят круглосуточно с применением современной техники

Путевые работы здесь идут с прошлого года. Тогда отремонтировали 17-километровый участок от Горбачева до Скуратова, в нынешнем году – 18 км от Скуратова до Черни.

Незаменимая составляющая работ – геотекстиль, то самое белое полотно. Он препятствует обводнению и заиливанию балластной призмы.

– Грязь не поднимается вверх, – объясняет монтер пути Владимир Алёшин. – Нижний слой геотекстиля обработан материалами, не пропускающими воду, – получается мембрана. На дорогах бывает так, что вода выливается вверх вместе с землёй, но у нас это исключено.

В белое полотно вбивают штыри через каждые 30 см. Это – держатели для георешётки. Затем монтеры берут за разные концы гармошку и, растянув, насаживают на штыри, а лоскутки между собой скрепляют скобами. Георешётка повышает устойчивость пути и способствует плавному ходу поезда. На этом этапе труд ручной.

– Работа кропотливая, трудоёмкая. В конце дня спина отваливается, – отмечает начальник участка Сергей Белов.

Следующий этап – георешётку засыпают песком на 5–10 см. По песчаному покрову, поливая его водой, несколько раз проходит ВПО – специальная



Установку и сварку новых рельсов путейцы производят круглосуточно с применением современной техники

путевая машина. Песок становится плотным, после чего его покрывают щебнем. На образовавшийся балласт кладут шпалы с креплениями. Сверху положат новые рельсы японского производства. Они поставляются для скоростного движения.

– Их поверхность более ровная, – утверждает мастер путевой рельсовсварочной самоходной машины Виктор Зубатов. – Правда, они более хрупкие по сравнению с отечественными, не любят резких движений. В них больше хрома. По нашим и кувалдой могут ударить, и при выгрузке уронить что-нибудь – рельсам хоть бы что. А японские могут сломаться.

Задача Виктора и его бригады из шести человек – сварить рельсы в бесстыковой путь. «На стыках стучат колёса, от этого портится и колёсная пара, и поверхность рельса. А по «бархатному» поезд проходит мягче», – говорит путеец.

Перед Зубатовым и его сослуживцами поставлена задача – закончить сварку стыков за пять дней. Бригада работает днём и ночью. Спят в вагончике. Время после работы хватает только на то, чтобы помыться, поесть и поспать. На завтрак и ужин им дают сухой паёк: тушёнку, стужёнку, рыбные консервы. Днём привозят горячий обед.

Я наблюдаю, как варят рельс. На него опускают машину контактной сварки.

– Устройство полностью компьютеризировано. Включаем автомат и больше даже не подходим, – замечает мастер. Сначала машина срезает лишний металл, нагревает рельс на стыке до 1500 градусов, доводит нагретый участок до полужидкого состояния и сдавливает с большой силой и скоростью. Вокруг рассыпаются искры.

– Красиво, особенно ночью. Словно фейерверк, – улыбается Зубатов. – Зачем мне праздничные салюты в городе, если на работе каждый день – свой собственный?

На уже уложенном пути трудятся работники службы СЦБ. Они прокладывают контактную сеть. Видно, что на соседнем пути пока насыпан только песок. Да и рельсы лежат старые. Их должны демонтировать в ближайшее время.

А на станции Чернь путевые работы подходят к концу. Пути здесь меняют с апреля. Два дня монтеры пути совместно с электромеханиками СЦБ укладывают стрелки. Их на станции – девять. На подъездные пути устанавливают старые стрелки, а новые – на главный ход. – Стрелки предназначены специально для скоростного движения, с подвижной крестовиной, – говорит заместитель начальника дистанции

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Юбилейная скидка

Жительница посёлка Борзя Забайкальского края Светлана Дубровская до конца года будет пользоваться 50-процентной скидкой на дополнительные услуги 21 вокзала ВСЖД. Соответствующий сертификат и памятную медаль ей вручил начальник Восточно-Сибирской региональной дирекции железнодорожных вокзалов Александр Синеев за то, что Светлана стала шестимиллионным пассажиром, воспользовавшимся дополнительными услугами вокзального комплекса станции Иркутск-пассажирский. «Всё так неожиданно, – сказала Светлана Дубровская. – Теперь с особой теплотой буду вспоминать вокзал Иркутска». Как рассказал Александр Синеев, в дирекции ведётся статистика оказанных дополнительных услуг, и определить юбилейного пассажира было несложно.

Готовят к Олимпиаде

Инвестиции в реализацию олимпийского проекта «Усиление инфраструктуры железнодорожной линии Туапсе – Адлер на Северо-Кавказской магистрали» за восемь месяцев составили более 1,7 млрд руб. Завершается строительство двухпутных вставок на перегонах Мацеста – Хоста, Дагомыс – Сочи, Лазаревская – Чемитоквадже, Сочи – Мацеста, Туапсе – Шепси и Якорная Цель – Лоо, начатое в прошлом году. Продолжается строительство двухпутной вставки на перегоне Водопадный – Лазаревская. Всего в 2011 году на участке Туапсе – Адлер будет введено около 12 км двухпутных вставок. На всех объектах возводят волноотбойные стены и каменнонабросные буны, препятствующие разрыву полотна.

Объединили перевозки

До конца года на «Укрэализныце» будет создан единый центр транспортной логистики – сквозная структура, обеспечивающая взаимодействие клиента и железных дорог. Центр, помимо информационной работы со станциями, будет взаимодействовать с грузоотправителями, владельцами подвижного состава, операторскими и экспедиторскими компаниями, грузовыми терминальными комплексами и координировать работу всех участников рынка.

По СООБЩЕНИЯМ
КОРРЕСПОНДЕНТОВ «ГУДКА»
И ИНФОРМАЦИОННЫХ АГЕНТСТВ

пути Александр Евгранов. – На обычных колесо перекачивается с рельса на рельс, получается удар. Тут такого нет, на крестовине много движущихся деталей, и колесо едет ровно. А вот обслуживание намного сложнее. Нужно следить, чтобы снег и грязь не попадали на движущиеся части.

Евгранов проверяет расстояние между рельсами и высоту одного рельса относительно другого. Они должны находиться на одном уровне. Не отрываясь от своего занятия, замначальника констатирует:

– Расстояние – 1520 мм и уровень – ноль. Проверяем через каждые пять метров. Также у нас проходит путеизмерительная машина, оснащённая компьютером. Она снимает все показатели пути. Поэтому мы сразу видим, какие неисправности необходимо устранить.

Путейцы называют будущий путь «бархатным», одновременно подёркивая мягкий ход поезда по бесстыковым соединениям рельсов и тонкость сделанной работы. Но главное – в их словах слышна подлинная озабоченность будущим состоянием железной дороги.

СВЕТЛАНА КАЗАНЦЕВА
ЧЕРНЬ
ФОТО ПАВЛА ГОРБАТЬКО

ИННОВАЦИИ

Гарантированное качество

Проект сервисного обслуживания техники ОАО «РЖД» доказал свою успешность

РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТА «ТМХ-СЕРВИС» (ТМХС) ПОЗВОЛИЛА ПРИЙТИ К ГАРАНТИРОВАННОМУ КАЧЕСТВУ ТЕХНИКИ ЧЕРЕЗ СОЗДАНИЕ ЕДИНОГО ЦЕНТРА ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ТЕХНИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ ЛОКОМОТИВОВ. ПРИ ЭТОМ ЗАБОТЫ О ПОСТАВКАХ ЗАПЧАСТЕЙ В ДЕПО ОАО «РЖД», В КОТОРЫХ РАБОТАЕТ СЕРВИСНАЯ КОМПАНИЯ, ОСТАЛИСЬ ВО ВЧЕРАШНЕМ ДНЕ. В НАСТОЯЩИЙ МОМЕНТ ГАРАНТИЙНОЕ И ПОСТГАРАНТИЙНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ЭЛЕКТРОВЗОВ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ САМИМ ПРОИЗВОДИТЕЛЕМ И ЗАВОДАМИ, ВЫПОЛНЯЮЩИМИ КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ.

Фирменный сервисный центр ТМХ был создан в рамках реализации Стратегических направлений научно-технического развития ОАО «РЖД» на период до 2015 года. В марте прошлого года президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин утвердил концепцию выделения сервисного обслуживания. В августе 2010 года вице-президентом компании Алексеем Воротилкиным был подписан контракт на техническое обслуживание магистральных грузовых электро-возов серии 2ЭС5К («Ермак», новый электровоз) и ВЛ85 (выпущен на входящем в состав ТМХ Новочеркасском заводе в советские годы), работающих на Восточном полигоне ОАО «РЖД». Таким образом, в рамках сервисного договора был утверждён документ между отечественным производителем и эксплуатирующей организацией, и подобная идеология на железнодорожном транспорте была применена в России впервые.

«Мы проанализировали аналогичный опыт в данной области западных стран и взяли из него лучшее, что с учётом специфики локомотиворемонтного комплекса в России позволило выйти на высокие показатели», – отметил Алексей Воротилкин. – За год нам удалось создать модель взаимодействия между производителем техники, потребителем и предприятием, выполняющим ремонты. Модель стала существенным стимулом для повышения эффективности всего локомотиворемонтного комплекса холдинга. Мы будем вносить определённые корректировки, что уже с уверенностью позволит рас-

ширить её на сети железных дорог».

Пилотный проект по обслуживанию локомотивов был успешно реализован на Восточно-Сибирской железной дороге на базе ремонтных локомотивных депо Вихоревка (Братское) и Нижнеудинск. На фирменный сервис были переданы локомотивы серии «Ермак» и ВЛ85 в количестве 127 и 53 соответственно.

По итогам совместной работы в 2010 году в целом рост коэффициента технической готовности к эксплуатации составил в среднем 7,6%, среднее количество высвобожденного времени – около 7,5 тыс. часов. Среднее количество локомотивов, дополнительно готовых к эксплуатации, составило 10,4 единицы. По словам генерального директора ООО «ТМХ-Сервис» Валерия Гриненко, как таким результатам удалось прийти за счёт оперативного обеспечения запчастями и материалами и контроля качества выполнения работ со стороны сервисной компании.

«Все усилия компании направлены на повышение качества гарантийного обслуживания локомотивов, поставляемых ТМХ», – отметил он. – Для решения задачи заключены договоры с основными производителями локомотивов и оборудования («Лугансктепловоз», БМЗ, Коломенский завод, «Пензализельмаш») на обслуживание, а также на поставку запасных частей для нужд гарантийного ремонта. Закупочная деятельность ТМХС осуществляется через собственное структурное подразделение, которое аккумулирует потребности филиалов и принимает решение о способе закупки».

По результатам реализации пилотного проекта ОАО «РЖД» было принято решение о передаче с апреля 2011 года на сервисное обслуживание «второго объёма» локомотивного парка в количестве 1236 локомотивов. Сервисная компания организовала пять новых филиалов. На данный момент фирменное техническое обслуживание локомотивы ОАО «РЖД» проходят в 18 ремонтных локомотивных депо.

Специалистами ТМХС обслуживаются машины различных серий: грузовые электровозы



Все усилия работников компании направлены на повышение качества гарантийного обслуживания локомотивов

ВЛ85, ВЛ65, новые грузовые магистральные Э5К, ЗЭС, ЭЭС5К, ЗЭС5К, ЭЭС4К, новые пассажирские электровозы ЭП1, ЭП1П, ЭП10, ЭП2К, а также грузовые магистральные тепловозы 2ТЭ116, 2ТЭ116У, пассажирские 2М62(у), (Д)М62, 3М62у, ТЭП70, ТЭП70Бс и маневровые ТЭМ18ДМ, ТЭМ18Д.

«За счёт увеличения коэффициента технической готовности локомотивов, находящихся на сервисном обслуживании ТМХС, только за период с апреля по август 2011 года удалось ежемесячно высвободить для ОАО «РЖД» свыше 80 локомотивов», – сообщил Валерий Гриненко.

В рамках контракта между ЗАО «Трансмашхолдинг» и АО «Улан-Баторская железная дорога» на поставку локомотивов ООО «ТМХ-Сервис» открыло фирменный сервисный центр на территории Республики Монголия, где гарантийное обслуживание проходят тепловозы 2ТЭ116УМ и ТЭМ18ДМ.

Сервисная система обрабатывается во взаимодействии ОАО «Желдорремаш» с Дирекцией

по ремонту тягового состава ОАО «РЖД» в целях органичного дополнения работы предприятий обеих сторон.

Специалисты ТМХС налаживают с заводами-производителями вопросы устранения системных отказов оборудования, что позволяет оперативно вносить изменения в конструкцию локомотива. Тот же подход применяется и во взаимодействии с ОАО «Желдорремаш»: при капитальном ремонте ТМХС не только контролирует технологический процесс, но и вносит предложения по проведению дополнительных работ по повышению надёжности оборудования, в том числе его модернизации.

По словам начальника Центральной дирекции по ремонту тягового подвижного состава ОАО «РЖД» Александра Лубягова, работа ТМХС направлена на доведение технических показателей локомотивов до требований технических условий и, соответственно, снижение количества отказов. Кроме того, за счёт сервиса сокращено

время устранения возникающих отказов. В 2011–2012 годах на сервисное обслуживание планируется передать порядка 5 тыс. единиц локомотивов.

Как пояснил генеральный директор ОАО «Желдорремаш» Алексей Тишаев, компания активно сотрудничает с ТМХС в части ремонта узлов и агрегатов. В I полугодии 2011 года в локомотивных депо, на базе которых открыты филиалы сервисной компании – Братский и Нижнеудинский, – уменьшено время нахождения локомотивов на плановых видах ремонта, снижено время устранения неисправностей при заходах локомотивов на неплановый ремонт. Введены в эксплуатацию длительно простаивающие локомотивы ТЭП70.

Справка «Гудка»

При оптимизации численности ремонтного персонала депо предполагается передача в сервисную компанию следующих функций: оперативное планирование и контроль постановки локомотивов на сервисное обслуживание; организация гарантийного и сервисного обслуживания локомотивов; материально-техническое обеспечение; формирование и контроль исполнения сетевых производственных графиков; ввод информации по проведённому сервисному обслуживанию в электронные системы ОАО «РЖД»; ведение электронных паспортов локомотивов, технологическое обеспечение ремонтов и обслуживания; рассмотрение случаев отказов и неплановых ремонтов с разработкой мер по их предупреждению и внесению изменений в конструкцию локомотива заводами-изготовителями.

Модернизация

Жёсткий контакт

Учёные разработали новую подвеску для электрифицированных линий

На Московской железной дороге проходит испытание жёсткая контактная сеть, созданная сотрудниками ОАО «ВНИИЖТ».

Новшество имеет целый ряд преимуществ перед подвеской из гибких проводов, широко используемой сейчас на сети отечественных магистралей.

У новой конструкции большее токопроводящее сечение, высокая механическая прочность. Кроме того, её гораздо проще обслуживать в эксплуатации при соблюдении всех правил безопасной работы персонала.

Основу жёсткой подвески составляет несущий полый профиль или шина из алюминиевого сплава высотой 125 мм с прорезью в нижней части для закрепления контактного провода. За счёт упругости вертикальных стоек шины в ней может быть надёжно зафиксирован по всей длине любой контактный провод, отвечающий требованиям ГОСТов. При этом исключается пережог или провисание провода, в связи с чем не нужно прокладывать несущий трос и другие усиливающие элементы. Профиль основы подвески имеет достаточную жёсткость

Сервисной компанией заключены договоры на ремонт колёсных пар и организован ремонт турбокомпрессоров ТК-30. На сегодняшний день достигнуто существенное увеличение фактического КТТ по отношению к договорному коэффициенту.

«Определённо можно говорить о потенциале к дальнейшему совершенствованию в организации оперативного взаимодействия между заводами – филиалами ОАО «Желдорремаш» и филиалами ТМХС. При сокращении сроков решения текущих вопросов в части согласования и подписания спецификаций на поставку запасных частей получить весьма ощутимый экономический эффект становится весьма возможным», – отметил Алексей Тишаев.

По словам Валерия Гриненко, повышение КТТ и надёжности локомотивов будет достигаться за счёт соблюдения и совершенствования технологии обслуживания и ремонта, а также оптимизации системы материально-технического обеспечения ремонтных площадок ОАО «РЖД». Сервисной компанией налажены поставки запчастей и оборудования крупнейших отечественных производителей и производителей стран СНГ. Ведутся переговоры с ведущими западными компаниями, такими как Alstom, Bombardier.

На данный момент депо, где ремонт осуществляется в рамках проекта ТМХС, недостаточно оснащены для полноценного выполнения всех видов ТР, в связи с чем ОАО «РЖД» приняло решение о дооснащении депо в целях повышения качества обслуживания. «В сервисной компании внедрена система ключевых показателей эффективности, направленная на стимулирование персонала на повышение качества сервисного обслуживания. В перспективе,

когда станет возможным влиять на качество работы ремонтного персонала ОАО «РЖД», система будет распространена и на данных работников», – добавил Валерий Гриненко.

Филиальная сеть ТМХС в дальнейшем будет расширяться.

В настоящий момент рассматривается вопрос по передаче приписного парка депо на сервисное обслуживание. Для реализации задачи прорабатывается необходимость содержания серий локомотивов в предполагаемых депо со сроком службы более 30 лет или с истекшим сроком службы, анализируется возможность перемещения серий локомотивов с истекшим сроком службы в другие депо и/или их замены на другие серии.

После предварительного анализа будет принято решение, какие депо будут переданы на 100-процентный сервис. Результаты реализации проекта позволят принять решение о дальнейшем его тиражировании.

В рамках реализации проекта по передаче всего парка депо на сервис запланированы мероприятия по оптимизации численности ремонтного персонала и передачи части их функций в сервисную компанию. Суть этих мероприятий состоит в разделении зоны ответственности и делегировании сервисной компании ряда функций.

«Данная работа в любом случае потребует провести мероприятия по анализу и оптимизации численности ремонтного персонала, по нормированию трудозатрат, пересмотру норм расхода материалов и запасных частей, что впоследствии должно привести к снижению затрат ОАО «РЖД» на содержание локомотивного хозяйства», – отметил Валерий Гриненко.

Альбина Булатова

ПРЕЦЕДЕНТ

Локомотивы про запас

Впервые грузовладелец готов поддержать логистику собственного экспорта

Производитель удобрений – компания «Еврохим» – увеличивает объёмы экспорта. Чтобы обеспечить его, холдинг планирует самостоятельно строить терминалы и закупить локомотивы в собственность.

«Объём экспорта продукции ОАО «Еврохим» через морские порты России и Европы к 2017–2018 годам составит порядка 17 млн тонн. Компания планирует начать производство калийных удобрений и увеличить мощности по производству фосфорных и сложных удобрений, за счёт чего и произойдёт увеличение экспорта», – рассказал директор по логистике ОАО «Еврохим» Игорь Нечаев.

По его словам, реализуются проекты строительства комбинатов по производству калийных удобрений в Волгоградской области и Пермском крае суммарной производительностью до 8 млн тонн в год.

Кроме того, «Еврохим» планирует активно вкладывать средства в собственную складскую логистику, чтобы не создавать задержек с отгрузкой удобрений. «С этой целью на строящихся предприятиях по производству калийных удобрений запланированы буферные склады общей вместимостью 800 тыс. тонн, на терминалах в портах запланированы складские мощности на 850 тыс. тонн минеральных удобрений», – говорит Игорь Нечаев. В связи с активным развитием логистического комплекса в компании планируют приобрести локомотивы в собственность. Сейчас проект инвестиций в приобретение собственной локомотивной тяги, а также возможность движения составов «Еврохима» по расписанию обсуждается



«Еврохим» одним из первых вступил в переговоры с РЖД о тяговом парке

с ОАО «РЖД». Подробности переговоров в компании не раскрывают.

«В ОАО «РЖД» сохраняют свою позицию по поводу неотделимости услуг локомотивной тяги от перевозочной деятельности, в том числе в части маневровых работ, выполняемых на станциях. Что касается продажи или сдачи в аренду тех локомотивов, которые у нас имеются, – мы не можем их раздавать, поскольку уже сейчас испытываем дефицит тягового подвижного состава. А объёмы перевозок в условиях дальнейшего экономического роста будут только увеличиваться», – пояснил «Гудку» начальник департамента корпоративного строительства ОАО «РЖД» Рамиль Талипов.

По его словам, уже несколько лет назад, когда начались разговоры о будущей

модели рынка, в программе реформирования предполагалось, что по мере создания необходимых условий будет развиваться частная собственность на локомотивы (за счёт покупки новых локомотивов операторскими компаниями, а не продажи существующего локомотивного парка владельца инфраструктуры). «В Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года, одобренной правительством в январе текущего года, предусмотрено в экспериментальном порядке создание института локальных перевозчиков, которые будут работать на отдельных выделенных участках железнодорожной инфраструктуры. Они будут приобретать собственные локомотивы, могут иметь и собственные вагоны и использовать их по своему усмотрению при организации перевозок».

Анна Мурзина



Новую конструкцию контактной сети обслуживать станет проще

на изгиб в горизонтальном направлении. Поэтому монтировать данную конструкцию можно в том числе и в кривых участках пути.

Допустимая скорость движения поездов на линиях с такой контактной сетью зависит от расстояния между опорными точками и колеблется от 80 до 160 км/ч. В нашей стране уже освоена технология изготовления всех необходимых деталей новой конструкции, имеется нужное для этого оборудование.

Как показали эксперименты, при использовании жёсткой подвески отпадает потребность

в компенсаторах колебаний. На устройства крепления не воздействуют никакие усилия, кроме силы тяжести контактной шины и провода. Благодаря этому обеспечивается высокая надёжность новой конструкции. Её можно монтировать на протяжённых мостах, в цехах депо, в зонах, где работают краны и другие перегрузочные устройства.

Также жёсткая подвеска подходит для установки на подъездных путях вокзалов и иных подобных объектах, где должны особенно строго выполняться требования по соблюдению размеров габарита подвеса контактного провода. Опыт эксплуатации новшества на перегоне Покровское-Стрешнево – Тушино столичной магистрали подтвердил высокую эффективность его использования и доказал возможность применения данной конструкции с гарантией безопасности движения поездов.

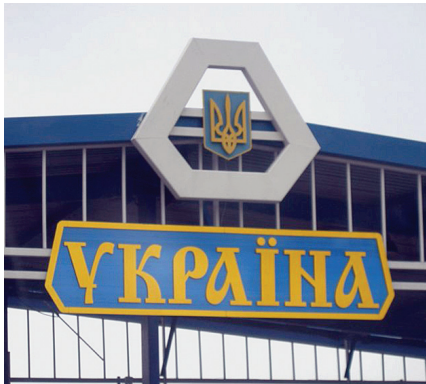
В настоящее время рассматривается вопрос о внедрении жёсткой контактной сети, созданной специалистами ВНИИЖТа, в депо, предназначенном для обслуживания скоростных пассажирских электропоездов Desiro.

Андрей Владимиров

Соседи

Пересадка ради футбола

БОЛЕЛЬЩИКАМ ПОМОГУТ ПЕРЕСЕЧЬ ГРАНИЦУ



«Укрзализныця» нашла способ избежать задержек с перевозками болельщиков при смене колеи. Их призывают просто пересаживаться с одного поезда на другой.

В следующем году на стадионах Польши и Украины пройдет чемпионат Европы по футболу. Основная нагрузка по транспортировке пассажиров между городами – хозяевами турнира ляжет на железную дорогу. В связи с тем, что ширина колеи в Польше – 1435 мм, а на Украине – 1520 мм, могут возникнуть задержки, связанные со сменой колёсных пар и пограничными процедурами.

«Чтобы избежать временных задержек при смене колёсных пар на границе и ускорить пограничные формальности, мы предлагаем организовать специальные пункты, где пассажиры будут сходить с поездов, проходить необходимые формальности и далее следовать уже на местном поезде», – заявил заместитель генерального директора «Укрзализныця» Леонид Лобойко.

По его словам, уже предварительно согласовано с польской стороной движение четырёх пар таких поездов на двух погранпереходах: Ягодин – Дорохуск и Мостиска-2 – Пшемисль. Пересаживать пассажиров будут на специальных терминалах: Ягодин (УЗ), Дорохуск, Пшемисль, Хелм (ПКП). В качестве резервного варианта предлагается использовать переход Гребенное (ПКП) – Рава Русская (УЗ).

Леонид Лобойко указывает, что новая схема работы позволит обеспечить пропуск 4,288 тыс. человек в сутки на каждом погранпереходе. Кроме того, УЗ договорилась пропускать на каждом из них ещё по одному поезду по беспересадочной технологии. Руководство компании советуется с соседями о возможности запуска поезда с раздвижными колёсными парами по технологии SUW 2000 по маршруту Краков – Киев.

Также, как отметил Леонид Лобойко, на время проведения Евро-2012 предусмотрено два варианта осуществления пограничных и таможенных процедур.

«Первый вариант – контроль польских и украинских пограничных служб будет осуществляться в одном месте. Второй – контроль со стороны отдельных инспекций польских и украинских служб в пограничной полосе во время следования поезда с помощью мобильных устройств», – сообщил он.

Помимо этого, рассматриваются перспективы введения биометрического контроля на украинских границах.

Первый заместитель председателя Национального агентства по вопросам подготовки и проведения Евро-2012 Александр Бирсан пообещал болельщикам все необходимые условия для ускоренного пересечения границы. При этом неизменным останется жесткое требование к идентификации личности.

Директор турнира Евро-2012 на Украине Маркиян Лубкивский обратил внимание «Укрзализныця», что именно железнодорожная администрация обеспечит основную внутреннюю перевозку пассажиров и она должна быть готова к этому.

Татьяна Максимова

В досье

Всего с Польшей Украину будут связывать три пары поездов, с Германией – одна пара, с Венгрией – 6 поездов и 5 беспересадочных вагонов, с Румынией и Болгарией – по одному поезду, с Чехией и Словакией – по вагону. Также с Россией – 109 поездов, Белоруссией – 20, Молдавией – 6, Казахстаном и Азербайджаном – по два поезда и по одному с Литвой и Узбекистаном.

Развитие

Коридор на Запад

МОРСКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ОБЛАДАЮТ ВЕСОМЫМ ПОТЕНЦИАЛОМ

В 2011–2012 годах мощности железнодорожно-паромной переправы Усть-Луга – Балтийск – Засниц (Киль) планируется существенно увеличить.

Это вполне реально и зависит от качества перевозок. В этом плане сделано многое. Например, услуга на перевозки оказывается по принципу «одного окна» – все документы можно оформить у агента системы фирменного транспортного обслуживания.

Упрощены и процедуры оформления грузов. Можно использовать единый перевозочный документ – унифицированную накладную ЦИМ/СМГС, благодаря которой клиенты экономят время на таможенное оформление грузовых составов на границе. Дальнейший шаг, который предполагается сделать железнодорожниками в этом направлении, – отладить предварительное оформление грузов на основе электронного документооборота. Но тут многое зависит от таможи, которая, впрочем, далеко не всегда расположена к новшествам.

В частности, недавно судовладельцы жаловались на возникшие на морских линиях, включая паромную, задержки транзита и, соответственно, отправки флота в Германию через порты Калининградской области. Кроме стандартного пакета документов, таможенники требовали оформлять ещё и специальную транзитную декларацию при промежуточном заходе в порт Балтийск. Это касалось только автомобилей, ведь, как пояснил замдиректора холдинга «АнРуссТранс» Александр Родионов, здесь действуют правила железнодорожных перевозок, в соответствии с которыми промежуточную декларацию заполнять не надо.

Вообще же, по словам директора Института интеллектуальных электронных систем Северо-Западного государственного университета Вадима Шпенста, железнодорожно-паромная линия позволяет не только обеспечить перевозки высокодоходных грузов в Европу, но и открывает дополнительные перспективы для раскрытия транзитного потенциала России.

Паромное сообщение на линии Усть-Луга – Балтийск – порты Германии – одно из звеньев транспортного коридора «Запад – Восток». Автомобильный и железнодорожный паромные терминалы принимают и обрабатывают суда, обслуживающие внутреннюю линию Усть-Луга – Балтийск и внешнюю – Усть-Луга – порты Германии.

Внешнюю линию formally обслуживают два оператора. Датская компания DFDS Seaways летом запустила паром «Каунас», который ходит по маршруту Усть-Луга – Засниц (Киль) под флагом Литвы.

Судно вмещает около 1,6 тыс. линейных метров грузов и до 80 автопоездов, свыше 260 пассажиров. Скорость 30 км/ч.

«Каунас» даже попал в Книгу рекордов Гиннеса как самое большое судно для транспортировки вагонов в Европе. Однако на начальном этапе работы брать железнодорожный подвижной состав на борт «Каунаса» не предполагалось.

Другой оператор – ООО «Аншип», входящее в холдинг «АнРуссТранс». Однако сейчас рейсы на порты Германии из Усть-Луги компания не выполняет. Ей выгоднее работать с Балтийском. «Аншип» владеет двумя парами типа Rider – «Амбал» и «Балтийск». Эти пары способны перевозить по 112 обычных железнодорожных вагонов (или около сотни тяжёловесных вагонов – например, цистерн с мазутом), более 80 трейлеров, около 150 автомобилей. Скорость 34 км/ч. Оба судна сейчас обслуживают внутреннюю линию Усть-Луга – Балтийск. А скоро к ним обещают добавить и третье – «Аполонию». Это уже паром другого типа – комбинированного: на борту 260 пассажирских мест, помещается до 57 вагонов плюс 20 грузовиков. Или 55 фул без железнодорожного подвижного состава.

Объём перевозок в вагонах паромом Балтийск – Усть-Луга в августе 2011 года составил 1,22 тыс. ед., что в 44,5 раза превышает показатель аналогичного периода прошлого года (23 ед.). Такие данные озвучил в ходе III Балтийского транспортного форума, который проходил в Калининграде 8–9 сентября, и.о. первого замначальника Калининградской железной дороги Валерий Авдеев. С января по август этого года объём перевозок составил 6 тыс. 950 ед., что на 40% больше в сравнении с аналогичным периодом 2010 года.

ООО «БФИ», оператор, который обслуживает внутреннюю линию, владеет двумя парами типа «Мукран-103». Они вме-



Перевозка ряда грузов паромом выгоднее, чем транспортировка по сухопутным маршрутам

щают около полусотни вагонов или полтора десятка единиц накатной техники. Скорость 30 км/ч. Первый паром, «Мукран», запущен в конце 2010 года. Паром «Петербург» способен перевозить 48 железнодорожных вагонов, 50 фул или около двухсот легковых автомобилей, а также до 150 пассажиров. Скорость 30 км/ч.

Основная задача внутренних линий – обслуживание порта Балтийск.

Этот маршрут необходим России, потому часть грузов (в частности, те, что в Еврозоне относят к категории воинских) не разрешено ввозить в Калининградскую область через порты стран Прибалтики.

Альтернатива – отправка через порт Санкт-Петербург. Но это не очень удобно, потому что тогда в Балтийск надо перегонять порожние вагоны под обработку к причалам. Кроме того, в Санкт-Петербурге вагоны надо разгрузить, а в Балтийске – снова погрузить в вагоны.

По данным Калининградской дирекции управления движением, в этом году по железнодорожно-морской переправе Усть-Луга – Балтийск намечено перевезти 10 тыс. вагонов, что почти на 54% больше, чем в прошлом. А в следующем ожидается доставить по ней не менее 15 тыс. вагонов. Если же считать в тоннах, то, как сообщила специалист ОАО «Компания Усть-Луга» Марина Петрова, за восемь месяцев этого года грузооборот автомобильно-железнодорожного паромного комплекса (кроме вагонов на другой площадке, на борт грузят ещё и колёсную технику – автомобили и грузовики) составил 575,7 тыс. тонн.

Сравнение тарифов на перевозки показывает, что доставка, например, бензина в цистернах паромом через Усть-Лугу оказывается дешевле, чем по сухопутному железнодорожному маршруту через Литву на 12,6%, а свежемороженой рыбы – на 15,6%. Паромом выгоднее всего везти мазут – платить надо меньше на 52%.

При этом через Литву железнодорожные составы проходят две таможи: путь ведёт через эксклав – Калининградскую область. Можно, конечно, выбрать железнодорожный маршрут через Белоруссию и Польшу. Но тут опять-таки две таможи. Правда, Белоруссия входит теперь в Таможенный союз с Россией. Поэтому фактически на пути останется один погранпереход. Но это не снимает проблем с переходом через Польшу с российской колеи (1520 мм) на европейскую (1435 мм).

Морская паромная переправа предлагает простую схему: вагоны по стальным магистральям в Усть-Луге поступают на пост таможенного досмотра, затем перемещаются на 84-й причал, на второй площадке проис-

ходит выгрузка и загрузка вагонов. Подвижной состав накапливается на причале, откуда локомотив заводит их по рельсам на погрузку. И в путь.

Гендиректор ОАО «Инкотэк-Калининград» Юрий Голоднов считает, что паром, безусловно, выгоден. Но не всем, а в первую очередь тем, кто работает с регионами Северо-Запада. «Но что касается направления ниже Москвы – Липецк, Воронеж, а также направления на Урал, – ценовые условия практически одинаковы, что везти вагоны паромом, что ехать по нынешним тарифам через Литву и Белоруссию», – отметил он.

У грузовладельцев имеются и опасения. Так, на недавней встрече грузовладельцев и руководства Калининградской дороги, организованной при поддержке «Гудка», заместитель гендиректора ЗАО «Содружество-Соя» Роман Дрозд напомнил, что когда постоянные клиенты железной дороги используют паром, сопредельные государства

перевозке определённой номенклатуры грузов, полагают многие местные предприниматели, необходимо решить эту проблему. Ведь груз и паромом перевозится в тех же вагонах, которые – жёсткий дефицит.

Что касается внешних перевозок, то в Германии один паром идёт в Засниц, а второй нацелен на Киль. Правда, со швартовкой также в Заснице, потому что в Киле – европейская колея. «Весь маршрут занимает 40 часов. Есть и другие преимущества: в нашем порту достаточно легко проходить границу. Высокая частота заходов паромов обеспечивает быстрый возврат порожних вагонов», – рассказал гендиректор ОАО «Морской торговый порт Усть-Луга» Константин Соколов.

Правда, во всякой бочке с мёдом найдётся и своя ложка дёгтя. Начнём с того, что есть грузы, тарифы на которые практически не отличаются от сухопутного маршрута. Например, шрот: разница получается всего в 2,2%.

Паром в Германию портовики обрабатывают по 12–16 часов, если погрузка и вы-

Сравнение тарифов на перевозки показывает, что доставка, например, бензина в цистернах паромом через Усть-Лугу оказывается дешевле, чем по сухопутному железнодорожному маршруту через Литву, на 12,6%, а свежемороженой рыбы – на 15,6%. Паромом выгоднее всего везти мазут – платить надо меньше на 52%

теряют плату за транзит. «Есть риск, что на определённые виды грузов, которые следуют паромом, будут подниматься транзитные тарифы», – уточнил он. Аналогичного мнения придерживается и гендиректор ЗАО «ТрансБалтСервис» Айрат Гайсин: «Если основные грузы пойдут паромом, Литва и Белоруссия поднимут расценки, и наша перевалка ещё больше подорожает. Мы, в свою очередь, можем увеличить свой годовой грузооборот ещё на 200–300 тыс. тонн мазута (сейчас он составляет 450 тыс. тонн), если будут удобные транзитные тарифы на железнодорожные грузоперевозки».

Есть и ещё одна проблема – нехватка порожних вагонов, что особенно актуально для эксклавной Калининградской области. Ведь, как известно, владельцы частного парка не слишком охотно соглашаются работать на калининградском направлении, что объясняется малой обратной загрузкой, долгим временем оборота вагонов в «тупикивом» регионе и небольшим объёмом конкретной партии. Чтобы почувствовать все преимущества паромной переправы при

грузка происходят без задержек. Так долго судно находится под разгрузкой и погрузкой потому, что вагоны подаются в трюм по специальному лифту. И заводят по одному.

Паром типа «Мукран-103» загружается напрямую, без лифта, но накат вагонов требует работы двух локомотивов, что увеличивает затраты на погрузку и выгрузку. На обработку уходит около шести часов. Однако если учесть, что судно берёт меньше вагонов, то в итоге получается не намного быстрее.

Потенциал у паромной линии есть. И весомый. Только раскрутить его непросто. Остаётся добавить, что кроме грузов железнодорожные пары попутно берут на борт пассажиров. Пропускная способность – до 17 тыс. человек в год. Так что прокатиться на нём может каждый. Причём, чтобы доехать до Калининграда, виза российским гражданам не требуется.

Александр Солнцев
Бера Башканова,
собр. корр. «Гудка»
Калининград

С 1 ОКТЯБРЯ 2011 г. ОАО «РЖД» ОТКРЫВАЕТ ИНФОРМАЦИОННО-СПРАВОЧНУЮ «ГОРЯЧУЮ ЛИНИЮ» ДЛЯ РАБОТНИКОВ КОМПАНИИ

8 800 100 1520

БЕСПЛАТНЫЕ ЗВОНКИ ИЗ ВСЕХ РЕГИОНОВ РОССИИ!



КОЛЛЕГИ

Связанные одной целью

Здравствуй, уважаемый «Гудок»! Хочу рассказать тебе и твоим читателям о Борисе Сергеевиче Тверицком. Моём коллеге и соратнике, почти брате, которого мы на днях поздравляли с 60-летием.

Мы оба – дети восторженных пятидесятых, и нам повезло жить после войны. В те годы страна, вдохновлённая Победой, была полна кипучей энергией и желанием всё построить, всех накормить, всем помочь, порой за счёт здоровья своих рабочих. О людях того времени разговор особый: горящий взгляд, трепетное отношение друг к другу, недолгая работоспособность – каждый был заряжен атмосферой всеобщего подъёма.

Борис Сергеевич – яркий представитель этой эпохи. О таком говорят: «душа компании». Он всегда был в гуще событий общественной жизни коллектива, в котором работал. Должность секретаря партийной организации досталась ему не случайно. Такие места занимали уважаемые и успешные люди. И коллеги оценили в нём деятельный характер, уравновешенность и чуткое отношение к людям.

В департамент управления персоналом РЖД, в котором я тогда работала, Борис Сергеевич пришёл в 2003 году из Главного вычислительного центра. Вместе мы начинали работать над созданием масштабного и сложного проекта «Единая корпоративная автоматизированная система управления трудовыми ресурсами – ЕК АСУТР». Меня как тогда, так и сейчас восхищают его системный и дотошный подход к деталям, его пытливый ум.

Самостоятельно Борис Сергеевич изучал основы нормативно-справочной системы АСУ-НСИ: анализировал невероятный объём информации, проводил вычислительные расчёты, распределял данные. Его упорство в учёбе походило на внутреннюю борьбу с самим собой. И это касается не только работы. Получив однажды на субботнике серьёзную травму, Борис Сергеевич вынужден был долгое время лечиться. Благодаря твёрдости духа и вере в победу, воспитанным в юности, он не опустил руки, а восстановил трудоспособность и начал практически всё с нуля.

Сейчас Борис Сергеевич занимает должность главного специалиста департамента. Он по-прежнему немногословен, но является безоговорочным лидером в коллективе. И в бытность нашей совместной работы зачастую случалось так: на совещании идут ожесточённые споры, ищутся верные решения, Тверицкий выступит самый последний – негромко, но уверенно, и все понимают, что стоит делать именно так.

Авторитет не всегда означает должность. Стержень человека – его принципы и отношение к жизни. Вот у Бориса Сергеевича здоровые и правильные убеждения. Он прекрасный семьянин, вырастил сына и дочь, построил карьеру, состоялся как личность. Дружбой с таким замечательным человеком я дорожу и горжусь. И, как говорили в далёкие 50-е, вместе мы со всем справимся!

ТАМАРА БРИСКИНА,
заместитель генерального директора
ЗАО «Специализированный
пенсионный администратор»

РАЗЪЯСНЕНИЕ

Исключительный случай

Персональные оклады машинистам теперь устанавливаются только за сложную и ответственную работу

– С начала года мы работаем с переработками. И на этом фоне администрация издает приказ об отмене персональных окладов машинистам. В связи с этим зарплата локомотивных бригад снизилась на 1–3 тыс. руб. От руководства внятного ответа не получили. Просим разъяснить: правомерны ли действия администрации?

**Группа машинистов
локомотивного депо
Ярославль-Главный**

– Оплата труда локомотивных бригад проводится по часовым тарифным ставкам, соответствующим установленным им разрядам оплаты труда и коэффициентам четвёртого уровня тарифной сетки. Разряд оплаты труда устанавливается в трудовом договоре.

По решению руководителя филиала отдельным высококвалифицированным машинистам, занятым на сложных и ответственных работах (вождение скоростных пассажирских и грузовых поездов на напряжённых участках, выполнение маневровой работы на внеклассных станциях и сортировочных горках

и т.д.), могут устанавливаться персональные месячные оклады в размере до двух месячных тарифных ставок.

С работником, которому установлен персональный оклад, заключается дополнительное соглашение к трудовому договору. С этого момента порядок оплаты его труда меняется. Во-первых, всё рабочее время оплачивается исходя из персонального оклада

Эта форма мотивации направлена на признание мастерства работника и результативности его труда, в том числе за рамками должностных обязанностей – наставничество, общественный контроль безопасности движения, участие в мероприятиях по совершенствованию работы тягового подвижного состава, экономии топлива и электроэнергии, рационализаторство.

Отдельным машинистам, занятым на сложных работах, могут устанавливаться персональные оклады

– будь то работа в грузовом движении или маневры при депо. Во-вторых, оклад выплачивается за всё отработанное время в пределах нормы конкретного месяца, то есть в январе за 120 часов и в августе за 184 часа работник получит одинаковый оклад, что обусловлено ст. 129 ТК РФ. В-третьих, стимулирующие доплаты (за класс квалификации, работу на удлинённых участках, а также с тяжёловесными длиннооставными поездами) такому работнику не выплачиваются – они включены в оклад.

В 2011 году система оплаты труда локомотивных бригад в подразделениях СЖД приведена в соответствие требованиям нормативных документов РЖД. Информация о снижении зарплат в депо Ярославль-Главный проверена – фактов снижения к уровню прошлого года не выявлено. На общем собрании с локомотивными бригадами проведена разъяснительная работа.

СЕРГЕЙ САРАТОВ,
начальник департамента
по организации, оплате
и мотивации труда РЖД

Ситуация

Практичное бездорожье

В Рязанской области разбирают узкоколейку



Теперь на месте узкоколейки лежат остатки ржавых рельсов, а узкая просека успела зарости высокой травой

Валентина Шетинкина запомнила приехавших в Тумскую восторженных туристов, желавших прокатиться по узкоколейке. Они делились впечатлениями: как будто попали в позапрошлый век, тут и маленький поезд по узкой колее, и ручные стрелки, и миниатюрные бревенчатые вокзальчики с деревянными перронами.

В самом деле, то была настоящая экзотика. Но линия ОАО «РЖД» не может служить аттракционом для туристов. Возможна ли безопасность движения, если пути десятилетиями толком не ремонтировались в

Его отменили с вводом нового расписания. Затем подвели итог. С начала года до мая по линии проехали... 314 пассажиров. Вот и выходит, что каждого из них дотировали не одной сотней тысяч рублей в то время, как требовались средства для реконструкции скоростного хода, развития узлов, приобретения нового подвижного состава.

Линия была законсервирована, тепловозы и вагоны после ремонта отставлены в резерв. Горьковская железная дорога оценила, во сколько обойдётся приведение участка в нормативное состояние. Вышло 300 млн руб.

Поезд отменили в 2008 году. С января до мая по узкоколейной линии проехали... 314 пассажиров

ожидании реконструкции и лежали на гнилых шпалах? Если поезд шёл по деревянным мостам постройки начала XX столетия? Если тепловозу и вагону стукнуло уже полвека? Туристы говорили, что их состояние было идеальным. По моей просьбе начальник оборотного депо Тумская Виктор Абрамов открыл цех, где стоят два тепловоза и четыре вагона для узкой колее. Действительно, чистота, свежая покраска, ни царапины – здесь привыкли так работать. Оставалось только удивляться столь заботливому отношению к старой технике. Однако на самом деле её использование небезопасно, она морально устарела и изношена.

В 2008 году узкоколейный поезд отправился в Голованову Дачу в последний раз.

Перевозки

Посадки нет

Жители Балакова остались без пассажирского поезда

Изменение маршрута пассажирского поезда № 363/364 Балаково – Москва лишило население Петровска возможности с удобствами добираться до областного центра и столицы страны.

«Когда у нас отобрали поезд, нас лишили последней транспортной связи с «большой землёй», – жалуется дежурная по станции Петровск Татьяна Пишук.

По словам железнодорожницы, жители отправляли жалобы с просьбой оставить им удобный поезд по разным адресам: и в Саратовское министерство транспорта, и в областные СМИ, и на Приволжскую магистраль. Но их никак не обнадёжили.

Балаково – Москва был единственным поездом, обслуживающим пассажиров районного центра с населением 38 тыс. человек.

Петровчанин Владимир Простомолов четыре года работает вахтовым методом на стройке в Москве, и пассажирский поезд для него, как и для многих горожан, был вторым домом.

«У нас почти всё мужское население трудоустроено в других



Вместо поезда на Москву пассажиров встречает пустой перрон

регионах, в основном в Москве. После того как нынешним летом поезд отменили, мы вынуждены добираться на перекладных, – объясняет он. – Я на электричке добираюсь до Аткарска и там два часа жду прибытия пассажирского Саратов – Москва».

Приволжская дорога выступила против изменения маршрута.

«Мы не поддержали меру, оставляющую ход Сенная – Аткарск с такими крупными станциями, как Петровск, Канрабулак, Подснежная и Высотная, без прямого сообщения с Москвой. Однако Федеральная

пассажирская компания нынешним летом всё же изменила маршрут», – сообщил замначальника службы предоставления услуг инфраструктуры в пассажирских сообщениях ПривЖД Александр Гусев.

По словам специалистов ФПК, компания вынуждена была пойти на подобный шаг. «Маршрут поезда Балаково – Москва был изменён для ускорения доставки пассажиров в столицу. Время в пути сократилось более чем на час. Минувать станцию Петровск решили ещё и ввиду ожидаемого увеличения пассажиропотока.

струкцию линии или отдать её в собственность Рязанской области для транспортного обслуживания населения. От таких предложений власти региона отказались и согласовали закрытие узкоколейки.

«Во избежание несчастных случаев и хищения имущества дорога приняла решение о демонтаже линии и передаче материалов на ответственное хранение Ковровской дистанции пути. Уже разобран перегон Тумская – Гуреевский и здание станции Голованова Дача, – сообщил «Гудку» заместитель начальника дороги по Муромскому региону Александр Морозов. – Но мы понимаем, с какими памятниками техники имеем дело. На станции Тумская сохранится небольшой участок пути. Там будет создан музей под открытым небом. В нём мы покажем туристам тепловоз, пассажирский и грузовые вагоны, снегоист для узкой колее. Все машины отремонтированы».

«Нам очень обидно, что мы теряем эту линию, но район не имеет средств, чтобы помочь в сложившейся ситуации, – прокомментировал происходящее зам. главы администрации Клепиковского района Сергей Кудряшов. – Узкоколейка – один из символов наших мест. Мы будем работать над привлечением инвесторов, которые возродят этот транспорт и для жителей района, и для туристов. Ведь у нас в районе есть национальный парк «Мещёра», и люди едут посмотреть на здешнюю природу. Что же касается жителей посёлка Голованова Дача, то они транспортом обеспечены. К ним ходит вахтовая машина».

На автостанции посёлка Тума я поинтересовался, как добраться до Головановой Дачи. Мне ответили, что такси брать бесполезно, так как там полное бездорожье. А вахтовый «Урал» ходит туда утром в пятницу. Значит, ждать до послезавтра, если сегодня среда? Но вскоре выяснилось: машина бывает только по чётным пятницам, а эта неделя – нечётная.

Зато слова чиновника по поводу инвесторов оказались не пустым звуком.

«Наши гости действительно часто хотят проехать по узкоколейке, о которой писал Паустовский, – сказал директор национального парка Андрей Беляев. – Раньше они отправлялись в Тумскую. А теперь после разборки линии Тумская – Рязань осталась станция Пилево, от которой идёт к болотам узкоколейка ООО «Торфяной». Это предприятие сейчас сократило объёмы работы, но линию сохранило. Национальный парк вложил средства в ремонт пассажирского вагона. И уже на будущий год мы заключим договор с владельцем линии и предложим туристам железнодорожную прогулку».

Как сообщили «Гудку» в управлении Горьковской железной дороги, к ним обратились ещё один инвестор – ООО «РМ-Экология». Эта организация хотела бы приобрести инфраструктуру и подвижной состав линии Тумская – Голованова Дача для того, чтобы восстановить хозяйство и превратить его в туристский объект. Сегодня это предложение обсуждается в руководстве ГЖД.

Николай Морохин
Рязанская обл.
Фото автора

За один рейс он вырос более чем на 50 человек, а за месяц – более чем на полторы тысячи пассажиров. Это произошло за счёт ежедневного графика следования поезда. Раньше он ходил через день», – пояснила замначальника отдела планирования и организации перевозок, багажа и грузобагажа Приволжского филиала ФПК Ангелика Еронко.

Первый замначальника Приволжского филиала ФПК Владислав Губанов уточнил, что «на маршруте Сенная – Петровск – Аткарск мы предложили пригородной дирекции организовать курсирование рельсового автобуса с подвязкой его под прибытие поезда Балаково – Москва. Но до настоящего времени это пока не сделано».

Запустить рельсовый автобус по новому маршруту оказалось непросто. «Для этого необходим соответствующий заказ со стороны областной администрации, выступающей заказчиком перевозок, – заявил гендиректор ОАО «Саратовская пригородная пассажирская компания» Александр Перепелков. – Никаких предложений от области мы пока не получили».

Дарья Гамалая

РЕГУЛИРОВАНИЕ

Страховка – дело добровольное

Антимонопольной службе не нравится отсутствие выбора у клиентов банков

ФАС ПОЛАГАЕТ, ЧТО КРЕДИТНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ ЛИШАЮТ СВОИХ КЛИЕНТОВ ВЫБОРА, КОТОРЫЙ ГАРАНТИРУЕТ ИМ ФЕДЕРАЛЬНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО.

В сообщении службы, опубликованном на её сайте, говорится о проведении специалистами ФАС проверки, в ходе которой выяснилось следующее: больше половины регионов страны имеют признаки картельных и иных ограничивающих конкуренцию соглашений.

По словам представителя антимонопольной службы Ирины Акимовой, эти соглашения навязывают покупателям невыгодные условия страхования и фактически полностью устраняют конкуренцию между страховщиками в рамках договорённости, достигнутых заранее. Кроме того, в сообщении ведомства говорится о том, что проведённые расследования и уже сформировавшаяся правоприменительная практика наглядно показали необходимость разработки нового нормативно-правового документа, который чётко установит правила конкуренции в зоне соприкосновения кредитных и страховых организаций.

Документы, регламентирующие отношения между банками и страховщиками, уже существуют. Главный документ – постановление правительства от 30 апреля 2009 года «О случаях допустимости соглашений между кредитными и страховыми организациями», в котором страхование рисков признаётся допустимым, если «кредитная организация, являющаяся стороной соглашения, принимает страховые полисы (договоры страхования) любой страховой организации, отвечающей требованиям кредитной организации к страховым организациям и условиям предоставления страховой услуги». Ключевое слово в формулировке – «любой», то есть выбор страховой организации остаётся на усмотрение клиента. Но на деле в законе есть существенные пробелы: общие правила, утверждённые данным постановлением, не распространяются на соглашения между страховыми и кредитными организациями при заключении договоров коллективного страхования заёмщиков банка при выдаче кредитов. Ирина Акимова разъяснила, что действия банка не нарушают антимонопольное законодательство в том случае, если «заёмщикам банка предлагается дополнительная добровольная услуга – коллективное страхование жизни и здоровья клиентов банка – и отказ от подключения к этому договору страхования не влияет на выдачу кредита, а также отсутствуют факты навязывания коллективного добровольного страхования клиентам банка». На



ФОТО: ИТАР-ТАСС/АВН

деле добровольная услуга часто становится принудительной, условием, без которого вожденный кредит не получить. То есть налицо два нарушения – услуга из дополнительной становится обязательной и, таким образом, навязанной.

Владимир Юрасов, адвокат коллегии «Князев и партнёры», рассказал «Гудку», что часто банк именно навязывает обязательную схему страхования при покупке квартиры в ипотеку, несмотря на то что «есть документальные страховые акты, подтверждающие, что это необязательно». «Это право человека, который берёт квартиру в ипотеку, – страховать или не страховать, но это не его обязанность. Поэтому Федеральная антимонопольная служба поступает абсолютно правильно, что таким образом надзирает за банковской и страховой деятельностью», – считает эксперт.

Помимо навязывания услуг, по словам директора аналитического департамента ИК «Вектор секьюритиз» Александры Лозовой, «ведомство недовольно ещё и тем, что банки заключают партнёрские соглашения с одной или несколькими компаниями-страховщиками и клиент, приходя в банк, может застраховаться только в этой компании, то есть банки

СТРАХОВЫЕ КОМПАНИИ ДОЛЖНЫ БОРЬТЬСЯ ЗА КЛИЕНТОВ, СЧИТАЮТ В АНТИМОНОПОЛЬНОЙ СЛУЖБЕ

заранее искусственно ограничивают выбор клиента только среди этих компаний».

Эксперт объяснила, что после отмены комиссии и удешевления кредита банки постарались сократить риски и стали предлагать населению страхование ответственности. «Страховка стала фактически неотъемлемой частью кредита – она повышает вероятность выдачи, снижает стоимость и удлиняет его мак-

симальный срок», – отмечает эксперт. По словам Александры Лозовой, в некоторых регионах и банках действительно принуждают клиентов к покупке страховки, говоря, что без неё не выдадут кредит. «Если такое случается, клиент может написать это на телефон и обратиться в Роспотребнадзор или ФАС, в крайнем случае – в прокуратуру, но обычно до этого не доходит».

ГАЛИНА ЗИНЧЕНКО

Есть мнение

Сергей Максимов, машинист эксплуатационного локомотивного депо Кинель Куйбышевской дирекции тяги:

– Последний раз брал кредит три года назад в коммерческом, не корпоративном банке. О страховании кредита даже не догадывался, никаких условий по фирме-страхователю не оговаривалось. Возможно, это было прописано в договоре. Поэтому с мерами ФАС полностью согласен, но с одной поправкой: кредит должен быть застрахован в любом случае, но в пользу заёмщика. У заёмщика должно быть право выбора. При этом банк может предложить на выбор несколько страховых организаций с разными условиями по ставкам страхования. В таком случае и деньги будут застрахованы на случай форс-мажорных обстоятельств, и проценты по кредиту меньше. В этом секторе обязательно должна быть здоровая конкуренция, но в любом случае в пользу заёмщика. И ещё ФАС следовало бы озаботиться высокими процентными ставками по кредитам, особенно по ипотечным.

Право

Сначала суд, потом ремонт

КАК ПОТРЕБИТЕЛИ ДОБИВАЮТСЯ СПРАВЕДЛИВОСТИ

Количество обращений граждан в организации по защите прав потребителей за последние полгода возросло в три раза. Это связано прежде всего с недобросовестностью предпринимателей, сообщил председатель Союза потребителей России Пётр Шелищ.

Союз подвёл итоги работы в весенне-летний период и определил, что первое место по количеству обращений (40%) занимал вопрос качества непродовольственных товаров, на втором месте – нарушение сроков исполнения услуг или договорных работ, на третьем – жалобы на качество услуг в сфере ЖКХ.

«Больше всего люди жалуются на производителей мебели. Продажа этого товара происходит по образцам, и потом зачастую нарушаются сроки изготовления или возникают проблемы с комплектацией», – рассказал Пётр Шелищ.

Жительница города Иванова приобрела диван. Но ни в назначенный срок, ни неделей позже его не получила. Женщина позвонила в магазин, где дату сдвинули ещё на неделю. Однако и спустя полмесяца покупку не привезли. В организации по защите прав потребителей ей порекомендовали написать претензию с требованием немедленной доставки и выплаты неустойки. Эти действия помогли получить товар. «При покупке мебели следите за тем, чтобы срок доставки был указан в документах. Тогда отстаивать права будет легче», – советуют правозащитники.

Лето было отмечено ЧП, когда стала публичной конфиденциальная информация потребителей. По словам Петра Шелища, с интернет-магазинами такое случалось и раньше, но с такими крупными компани-



ФОТО: СЕРГЕЙ ЛОЖИНОВ

ями рынка, как «МегаФон», впервые. Союз потребителей обратился в суд с иском в защиту неопределённого круга потребителей услуг «МегаФона».

В июле произошло другое важное событие – вступило в силу решение районного суда Екатеринбурга по делу Григория Цехира. Он добился того, что действие или бездействие государственной жилищной инспекции, не принимающей мер в связи с аварийным состоянием жилого дома, признано противоправным. Одновременно он требовал восстановления своих прав потребителя, обязывая управляющую компанию починить дом. После осмотра жилого комплекса управляющей компанией было выявлено 36 пунктов, по которым состояние дома можно было признать ненадлежащим. И уже к 1 октября компания должна полностью всё исправить. «Эта история служит примером того, как нужно бороться за свои права», – подчеркнул Пётр Шелищ.

НАТАЛЬЯ САВЕЛЬЕВА

Инициатива

Пшёнка уходит в подполье

Вслед за армией реформируется и солдатское меню

МИНОБОРОНЫ РАСПОЯДИЛОСЬ ИСКЛЮЧИТЬ ИЗ АРМЕЙСКОГО РАЦИОНА ПЕРЛОВКУ, ГЕРКУЛЕС И ПШЁНКУ. ТРАДИЦИОННЫЕ «КАШИ ИЗ ТОПОРА» ПРИДЁТСЯ ЗАМЕНИТЬ БОЛЕЕ ДОРОГОЙ АЛЬТЕРНАТИВОЙ: РИСОМ И ГРЕЧКОЙ.

Перловка, по словам министра обороны Анатолия Сердюкова, непопулярна у солдат и офицеров. Хотя она издавна входит в рацион из-за того, что недорога и в ней редко заводятся вредители. Правда, до приготовления её приходится долго вымачивать и вываривать, отчего при неумелом обращении она может стать жёсткой и безвкусной.

Год назад Минобороны поручило компаниям, поставляющим в части продукты питания, заменить крупы. Однако рекомендациям вняли не все. В связи с чем появилось распоряжение, которое сопровождается предупреждением о штрафе: 15 тыс. руб. придётся заплатить интендантам за использование на войсковой кухне «запрещённых» ингредиентов. Солдатам даже предложили звонить на «телефоны доверия» министерства и военкоматов, если пшёнка или перловка появятся на столах.

Среди военнослужащих новостями вызвала радость. У всех, кроме поваров и командиров частей: из-за того что гречка и



ФОТО: ЛЕОНИД ПОРХОВИЧ

МИНОБОРОНЫ СЧИТАЕТ, ЧТО БЕЗ ПЕРЛОВКИ СОЛДАТАМ СЛУЖИТЬ БУДЕТ ВЕСЕЛЕЕ

рис стоят в пять раз дороже, 20% армейских кулинаров останутся без работы – чтобы уложиться в отведённый бюджет, придётся жертвовать кадрами.

Гражданские эксперты считают, что в военном ведомстве, как это часто бывает при усердном служении, перегнули палку. «Проблема армейского рациона заключается не в той или иной крупе, а в нехватке рыбных и мясных блюд, – говорит известный ресторатор Аркадий Новиков. – В период моей службы в 1981–1983 годах нас кормили мясом очень редко. Просто сваренная перловка не вызывает аппетита. А вот если использовать её как дополнительный ингредиент к супам или гарнир к мясу – это вкусно».

Диетологи придерживаются аналогичного мнения. «Гречка – хорошее приобретение солдатского меню, а вот белый рис – самый бесполезный из круп в плане содержания полезных веществ, – рассуждает руководитель центра диетологии «Палитра питания» Екатерина Белова. – Полный отказ от перловки, геркулеса и пшёнки не очень хороший шаг. Итальянцы, например, научились готовить из перловки ризотто. Это очень вкусно! Поэтому не крупы надо менять, а рецептуру».

Хотя после сокращения пятой части армейских поваров вряд ли у оставшихся останется время фантазировать на тему каш.

НАТАЛЬЯ САВЕЛЬЕВА

Вопрос Дня

Поможет ли создание «окон», в которые женщина может анонимно подбросить нежеланного ребёнка, решить проблему гибели новорождённых? Такой проект сейчас обсуждается в Госдуме.

Ирина Зыль, начальник вокзала на станции Междуреченск:

– Закон очень даже неплохой и поможет сократить смертность в подобных случаях. Мы приходим к тому, от чего когда-то ушли. Ведь в старые добрые времена у женщин было такое право. Подброшенных детей воспитывали в детдомах, приютах. И эти дети довольно часто вырастали хорошими, умными и талантливыми людьми. Данный закон – это хороший шаг и к гуманности, к защите человека. По-другому в нашей стране проблему будет трудно решить.

Владимир Быхов, помощник машиниста эксплуатационного локомотивного депо Балашов:

– Абсолютно не согласен с депутатами! Чтобы сократить число смертей, и не только младенцев, надо не «окна» по приёму ненужных детей открывать и гарантировать анонимность, а решать проблему нравственности. И первым делом для этого надо запретить 90% передач, которые сейчас идут по телевидению. Надо воспитывать девушек, завтрашних матерей, так, чтобы у них и в мыслях не было отказываться от собственного ребёнка, а уж тем более его убивать. Облегчать жизнь матерям «кукушкам» нельзя: они совершают грех, и от того, что этот грех может быть человеческим законом одобрен, по совести он не перестанет быть таковым.

Ольга Демешко, инженер техотдела Уссурийской дистанции гражданских сооружений:

– Я читала, что подобные «окна» есть уже в Питере и за рубежом их достаточно много. Это действительно выход: лучше пусть государство вырастит ребёнка, чем он погибнет. У нас в Уссурийске был случай – новорождённого на помойку выбросили. Просто мурашки по коже бегут. С другой стороны, и запреты на аборт ничего не дадут. Это мы проходили при Сталине, когда аборты делались в подпольных условиях. Сколько женщин тогда умерло! Надо воспитывать детей, чтобы будущие матери действительно становились матерями.

Юлия Романова, ведущий специалист сектора молодёжной политики Центра оценки мониторинга персонала и молодёжной политики ЗабЖД:

– Я не уверена в успехе этого законопроекта. И сегодня женщины могут оставить ребёнка в роддоме без всяких «окон». Существует много мест, где дитя будет в безопасности, откуда его могут забрать желающие усыновить. Но если уж мамаша задумала своё новорождённое чадо сбросить с пятого этажа или выбросить в мусорный контейнер, она это сделает. Очень сомневаюсь, что «кукушки» пойдут в такое место, куда можно отдать ребёнка легально, или захотят подбросить его в «окно». Те, кто хочет оставить ребёнка в надёжных руках, сделают это и сегодня, а те, кто оставляет ребёнка на произвол судьбы, продолжат так поступать, сколько бы «окон» им ни дали. Может, имеет смысл решать эту проблему хирургически: вовсе лишать таких женщин возможности деторождения.

Александр Салонин, заместитель начальника Восточно-Сибирской дирекции железнодорожных вокзалов:

– Инициатива не совсем однозначна. Ведь и сейчас скороспелые мамашы оставляют малышей в тех же родильных домах или подкидывают их. Но сейчас за такие действия предусмотрена ответственность, в том числе и уголовная, не говоря уже о намеренном убийстве младенцев. Если же предложение депутатов будет реализовано, то вообще все шлюзы будут открыты – рожай и подкидывай. Лет через пять – десять кое-кто из таких матерей, возможно, что-то и поймёт, но будет поздно. Поэтому, на мой взгляд, нужно не облегчать жизнь «кукушкам», а создавать условия, устраивать жизнь тех младенцев, что уже появились. Больше вкладывать средств в это дело.

Татьяна Колесникова, начальник Волгоградского АФТО Приволжского ТПФТО:

– Меня шокирует, что будут «окна». Это значит, общество полностью признало своё поражение, значит, мы ещё ниже спустились. Неверный вектор. Мы рассматриваем не причину, а следствие и хотим его втиснуть в рамки нравственности. Необходимо дать возможность мамам заниматься детьми по крайней мере до трёх лет, а не полтора года, после которых государство следующие полтора года отстёгивает по 150 руб. на растущего малыша. А сколько вкладывают в мать, настолько оценивается и самоуважение страны. Нам, как говорят правители, нужны квалифицированные люди, лидеры. Но эти качества закладываются только в любящей семье. Обществу нужны полноценные люди или бездомные подкидыши, прошедшие через материнское предательство? Эти «окна» окончательно подрывают авторитет матери и узаконят безнравственность всего нашего общества. Мы будем себя стесняться.

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Борьба за опыт

В Новой Зеландии проходит самый представительный турнир мирового регби – Кубок мира. В нём впервые выступает сборная России, которая пока проигрывает все свои матчи. Впрочем, побед от наших регбистов мы пока и не ждём. Всё-таки наша команда объективно уступает сильнейшим сборным планеты. Главная цель россиян на нынешнем Кубке мира – набраться опыта. В первом матче, где соперником сборной России была не самая сильная команда США, шанс был. Но, увы, подопечные Николая Неруша проиграли 6:13. Затем была встреча с куда более искушённой сборной Италии. И она закончилась поражением россиян – 17:53. В активе нашей команды – три занесённые попытки в исполнении Александра Янюшкина, Владимира Остроушко и Алексея Маковецкого, а Константин Рачков отметился успешной реализацией.



Главная цель российской сборной по регби в розыгрыше Кубка мира, в котором она участвует впервые, – набраться опыта

В игре против Ирландии, которая считается одним из претендентов на победу в турнире, от россиян много не ждали. Начало матча получилось для нашей команды обескураживающим – после первой половины матча ирландцы вели 36:0. Но игроки сборной России сумели собраться. Сначала Василий Артемьев, промчавшись с мячом метров 30, занёс отличную попытку. Затем дважды отличился Денис Симмликевич. Но в концовке матча ирландцы прибавили и в итоге победили 62:12.

– Поначалу мы испытывали сильное психологическое давление, – рассказал главный тренер сборной России Николай Неруш. – Для наших ребят непривычно играть перед тридцатью тысячами болельщиков. Все нервничали и потому допускали простые ошибки. Потом мы привыкли к атмосфере на стадионе и стали играть лучше. Впереди нашу сборную ждёт игра с Австралией, которая состоится 1 октября. Этот матч станет для россиян заключительным на этом Кубке мира.

Сергей Владимиров

Феномен Канаевой

На чемпионате мира по художественной гимнастике, который завершился во Франции, блестяще выступила олимпийская чемпионка Евгения Канаева. Россиянка в третий раз выиграла чемпионский титул в многоборье, набрав в сумме за четыре упражнения 116,650 балла. На этот раз победа далась Евгении непросто, так как до последнего момента на «золото» в многоборье претендовала другая российская спортсменка Дарья Кондакова. В итоге преимущество Канаевой составило лишь 0,05 балла. В борьбе за «бронзу» Алия Гараева из Азербайджана опередила белоруску Любовь Чаркашину на 0,250 балла. «Золото», выигранное в многоборье, стало для Канаевой шестым на нынешнем чемпионате. Прежде Евгения стала первой в упражнениях с мячом, обручем, булавой и лентой, а также вместе с Дарьей Кондаковой и Дарьей Дмитриевой победила в командном турнире. Также стоит отметить успешное выступление во Франции Кондаковой, на счету которой помимо второго места в многоборье и победы в командном турнире четыре серебряных медали в отдельных видах.

Виктор Романов

Заезд в гору

В Сочи на финальных соревнованиях чемпионата и Кубка России по маунтинбайку успешно выступила представительница Центрального спортивного клуба «Локомотив» Евгения Белозёрова. Она стала серебряным призёром Кубка России в олимпийской дисциплине «кросс-кантри». Белозёрова уступила победительнице Анне Коноваловой 41,7 сек., а бронзового призёра Оксану Рыбакову опередила на 2 мин. 42 сек. В финале чемпионата России в гонке в гору Евгения по сумме заездов заняла седьмое место. Ещё одна представительница ЦСК «Локомотив» Екатерина Петрова заняла в этом виде программы 15-е место.

Роман Вишнёв

ФУТБОЛ

Продолжение следует

«РУБИНУ» НЕ УДАЛОСЬ ПРЕРВАТЬ БЕСПРОИГРЫШНУЮ СЕРИЮ «ЛОКОМОТИВА»



ФОТО: ИТАР – ТАСС

В МАТЧЕ 25-го тура российской футбольной премьер-лиги железнодорожники на своём поле сыграли вничью с казанским «Рубином» (1:1) и опустились на шестое место в турнирной таблице.

Жозе Коусейру по-прежнему не знает поражений на посту главного тренера «Локо». Под началом португальца железнодорожники провели 13 матчей в трёх турнирах: чемпионате страны, Кубке России и Лиге Европы. И ни одной встречи пока не проиграли. Серьёзным испытанием для «Локомотива» стала встреча с двукратным чемпионом страны – «Рубином». Дела у казанцев пока складываются неважно: подопечные Курбана Бердыева идут на восьмом месте – последнем из тех, которые дают право по итогам двух первых кругов чемпионата продолжить борьбу за награды. Понятно, что в такой ситуации «Рубин» в каждом матче действует на пределе. Вот и в игре с «Локо» казанцы продемонстрировали характер. Гости начали встречу в традиционно оборонительном стиле. Выстроив на своей половине поля крепкие оборонительные редуты, игроки «Рубина» рассчитывали сдержать атакующий натиск хозяев. И долгое время им это удавалось. Владея территориальным преимуществом, железнодорожники редко доводили дело до ударов по воротам. Возможно, сказало отсутствие в стартовом составе травмированного Дмитрия Торбинского, дисквалифицированного Дениса Глушакова.

На трибунах столичного стадиона в Черкизове на последних матчах «Локомотива» праздничная атмосфера

Остался на скамейке запасных и Дмитрий Лосков. Без этих футболистов «Локо» выглядел в атаке пресновато. Впрочем, и «Рубину» в первом тайме ничего опасного у ворот хозяев создать не удалось. Но после перерыва ситуация изменилась. Обе команды провели по несколько довольно опасных атак. И первым успеха добился «Локомотив». Роман Шишкин сделал прострел в штрафную на Фелипе Кайседо, тот скинул мяч Альберто Сапатеку, и испанский новобранец железнодорожников точным ударом в нижний угол открыл счёт голам за «Локомотив».

Но сохранить победный счёт хозяевам не удалось. Курбан Бердыев провёл две замены, выпустив на поле Алана Касаева и Владимира Дядюна. И не прогадал. За 15 минут до конца матча Касаев выполнил подачу в штрафную, а Дядюн ударом головой отправил мяч в ворота. Жозе Коусейру попытался всё же довести матч до победы и выпустил на поле двух свежих форвардов – Виктора Обинну и Дмитрия Сычёва. Но в итоге встреча так и завершилась вничью – 1:1. Наставник «Рубина» Курбан Бердыев счёл такой результат справедливым.

– Матч получился сложным для обеих команд, – подвёл итог встречи главный тренер «Локо» Жозе Коусейру. – Да, мы контролировали ситуацию по ходу почти всей игры, но в итоге добились лишь ничьей. В целом я доволен игрой команды. Но

впереди ещё много работы. И нужно время для того, чтобы футболисты смогли правильно реагировать на пропущенные голы в концовке матча. Следующую игру «Локомотив» проведёт в четверг 29 октября. В рамках группового этапа Лиги Европы железнодорожники на своём поле примут бельгийский «Андерлехт». Возвращаясь же к чемпионату России, стоит отметить неожиданную победу «Крыльев Советов» над одним из лидеров – столичным «Динамо». Именно динамовцы демонстрируют в осенних матчах премьер-лиги самую яркую игру. Но сладить с

«Крыльшками», главным тренером которых является бывший наставник «Динамо» Андрей Кобелев, москвичи не смогли. Показать привычно яркий футбол им, видимо, помешало безобразное поле самарского стадиона, доведённого проливным дождём до состояния огорода. Пропустив гол в начале матча, отыграться гости так и не смогли.

Московский «Спартак», сыграв нелучшим образом, сумел одолеть «Краснодар» – 4:2. Спартаковцы фактически реализовали все опасные моменты, которые создали у ворот соперника. «Ростов» обыграл «Амкар» – 1:0. Матч между «Тереком» и «Анжи» завершился в понедельник поздно вечером.

Роман Вишнёв

Турнирная таблица на 25 сентября						
	И	В	Н	П	М	О
1. Зенит	25	15	7	3	50-21	52
2. ЦСКА	25	14	8	3	46-23	50
3. Динамо	25	14	5	6	46-26	47
4. Спартак (М)	25	13	6	6	38-27	45
5. Кубань	25	13	4	8	33-22	43
6. Локомотив	25	12	7	6	42-25	43
7. Анжи	24	11	7	6	27-21	40
8. Рубин	25	10	9	6	32-25	39
9. Краснодар	25	8	8	9	33-37	32
10. Ростов	25	6	7	12	26-38	25
11. Волга	25	7	2	16	23-35	23
12. Терек	24	6	5	13	21-38	23
13. Амкар	25	5	8	12	15-33	23
14. Крылья Советов	25	5	7	13	17-37	22
15. Томь	25	4	8	13	18-45	20
16. Спартак (Нч)	25	3	8	14	18-32	17

КРОССВОРД

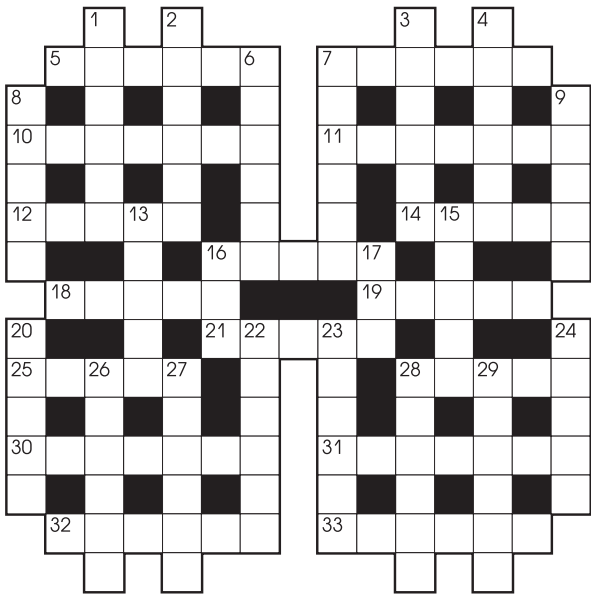
ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

5. Кличка Ю.Никулина в фильмах режисёра Гайдая. 7. Продольный край доски. 10. Улыбка, на которую хочется ответить полевой. 11. В неё можно и самому разбиться, и машину утратить. 12. Национальность «Икаруса» и Ференца Листа. 14. Обнуление показаний счётчика. 16. Шест для ловли купающегося Буратино. 18. Стоянка опознанных летательных объектов. 19. Развлечение, в котором знал толк Леонид Брежнев. 21. Легендарный Джеймс Бонд по роду деятельности. 25. Показуха в армии и художественной самодеятельности. 28. Уменьшенная модель проектируемого сооружения. 30. Ангина или свинка из уст доктора Айболита. 31. Часть своей рубашки, которая действительно ближе к телу. 32. Специалист по проводке судов. 33. Медик, которого интересует «внутренний мир» человека.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. Буфетчик, продающий спиртные напитки у стойки. 2. Гражданин, празднующий очередную прожитую пятилетку. 3. Цель в боксе, в которую легче попасть, чем в голову. 4. Ему разрешается присутствовать при родах чужой жены. 6. Место, куда выбрасывают всё ненужное. 7. Тестер для оренбургских пуховых платков. 8. Вопль Якубовича: «Есть такая ...!» 9. В ней деньги дают и забирают. 13. «Хохот» гусей. 15. «В одном кармане вошь на аркане, в другом – ... на цепи». 16. Светильник, припёртый к стенке. 17. У иных он до ушей, а у иных полон забот. 20. Деньги, выдаваемые в ломбарде под залог. 22. Национальность Иосифа Сталина. 23. Возвышенность с точностью до наоборот. 24. Чувство, незнакомое храбрецам. 26. Свечка в старости. 27. Репутация, взятая из французского языка. 28. Жаровня для приготовления шашлыка. 29. Глубокая речная долина в восточных.

Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 26 сентября

1. Опиум. 2. Микстура. 3. Аккорд. 4. Дипломат. 5. Турнепес. 6. Сатрап. 7. Признание. 8. Ехидство. 9. Омоним. 10. Монако. 11. Оратор. 12. Реактор. 13. Рюкзак. 14. Киев. 15. Водоросли. 16. Истопник. 17. Керосин. 18. Сустав. 19. Вопрос. 20. Скелет. 21. Тамтам. 22. Мрамор. 23. Ребус. 24. Секунда. 25. Амуниция. 26. Ядро.