

2. | Инициатива

Парламентарии Челябинской области предложили увеличить штраф за безбилетный проезд в электричках

3. | Модернизация

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

5. | Перевозки

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

6. | Ситуация

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

27 сентября 2011 года www.gudok.ru

вторник www.gudok.info

№ 174 (24894)

E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная
транспортная
газета

Выходит
с 23 декабря
1917 года

Тираж
152055
экземпляров

| 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 поднять пантографы, включено электропитание и работают приборы, всё равно нужно вмешательство человека. Причём злоумышлённик 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 кiosке 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 автovedения. В дело Металлостроя, 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 спецплиту 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 полно- масштабном переоснащении локомотивного парка системами автovedения. Но, видимо, настало пора ввести на сеть 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.



ФОТО: ПАВЕЛ ГОВОРКОВ

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

– Галина Вячеславовна, в Ташкенте состоялось рабочее совещание экспертов железных дорог СНГ – участниц Тарифного соглашения. Какие основные вопросы были на нём рассмотрены?

– Участники совещания рассмотрели предложения по проекту

Изменения в меню

ФПК будет развивать бизнес в сфере управления вагонами-ресторанами



ФОТО: ПАВЕЛ ГОВОРКОВ

ФЕДЕРАЛЬНАЯ АНТИМОНОПОЛЬНАЯ СЛУЖБА РФ РАЗРЕШИЛА ОАО «ФПК» СОЗДАТЬ СОВМЕСТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ С ООО «ЕСП-Сервис АС», КОТОРОЕ БУДЕТ ПРИЗВАНО ОБЕСПЕЧИВАТЬ ПАССАЖИРОВ КАЧЕСТВЕННЫМ ПИТАНИЕМ.

Решение по ходатайству ФПК и «ЕСП-Сервис» было принято антимонопольным ведомством в середине сентября. Как сообщили в ФАС, совместная компания зарегистрирована как ООО «Транспортная сервисная компания» (ТСК, Москва).

В октябре прошлого года вице-президент ОАО «РЖД» Михаил Акбулов сообщил, что сторонним организациям передано 60% парка вагонов-ресторанов. «Мы получаем выгоду от сдачи вагонов в аренду, это для нас рентабельно. Но нас не удовлетворяет, что мы устранились от контроля качества оказываемых услуг, что всё находится в руках многочисленных арендаторов», – отметил тогда же руководитель ФПК. Поэтому в компании приняли решение доработать эту модель построения данного бизнеса, чтобы участвовать в его управлении.

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 «Сапсанов» в этой сфере, распространится и на поезда дальнего следования.

По словам заместителя генерального директора ОАО «ФПК» Вадима Мицанина, 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 pilotном полигоне одного из 16 филиалов ОАО «ФПК», – отметил Вадим Мицанин.

Пилотный полигон пока ещё не определён. Однако уже известно, что совместное предприятие начнёт свою деятельность в этом году.

По словам Вадима Мицанина, 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 полустанках еду сомнительного качества, которой торгует местное население. А в самих вагонах-ресторанах, где обед не каждому пассажиру по карману, цены станут значительно ниже.

Марьяна Балашкина

Совещание

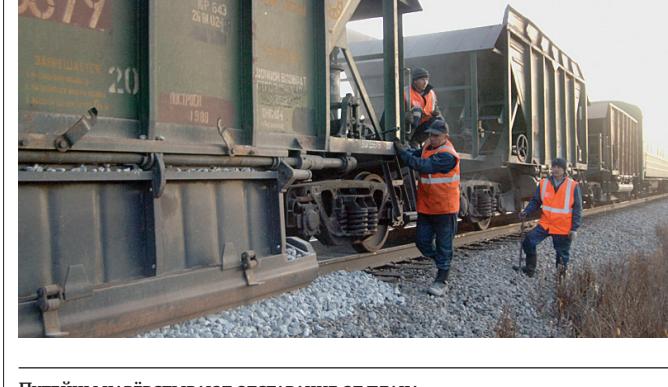
Вопреки обязательствам

КОРПОРАТИВНЫЙ ЗАКАЗ НА ПОСТАВКУ щебня ПОКА ОСВОЕН НЕ В ПОЛНОМ ОБЪЁМЕ

Как уже сообщал «Гудок», темпы путевых работ в этом году ощущимо ниже аналогичного периода прошлого года. В ОАО «РЖД» видят причину этого не только в упощениях 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, отставания от графика про-



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 юнью 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 Кукреч

Путейцы наверстывают отставание от плана

ведения ремонтных работ есть причины объективного и субъективного характера. Так, в рамках выполнения плана путевых работ утверждён корпоративный заказ на поставку щебня в полном объёме выполнить в срок не удается. 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-

2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

27 сентября 2011 года

ВТОРНИК

№ 174 (24894)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

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 распространяются на период с 1 января по 30 июня и с 25 августа по 31 декабря будущего года. Ранее срок действия планировалось ограничить до 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 внутреннем сообщении обойдется 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 воспользовались 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 условных вагонов каждый. Из них 1977 – длинносоставные поезда (свыше 100 условных 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 скономить 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 Ставрооскольской дистанции сигнализации и связи.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Инициатива

Отмена «льгот»

ПЛАТА ЗА ПРОЕЗД В ЭЛЕКТРИЧКЕ ДОЛЖНА БЫТЬ ОБЯЗАТЕЛЬНОЙ



ФОТО: НАДЕЖДА ТОКАЕВА

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

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 станции, 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 перворядный контроль около каждого вагона электропоездов, отправляющихся с необорудованных турникетами путей. Тем не

менее 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, проведённым 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. Причем, что свыше трети опрошенных пассажиров предлагают ужесточить наказание за безбилетный проезд.

Евгения Мусихина,
соб. корр. «Гудка»
Челябинск

ПОЛЕЗНО СОЗНАТЬ

</div

ЗА РУБЕЖОМ

Сервис для керамики

DB Schenker открыла логистический центр и соорудила перевалочный пункт между автодорожным и железнодорожными путями недалеко от существующей застройки компаний в Северной Италии, рядом с Болоньей. 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 глиноэма 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 Tigrer & 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 Гусев

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 антимонопольным ведомством.

ОАО «Трансконтейнер» выразило мнение, что этот документ был подготовлен с нарушением Порядка проведения анализа и оценки состояния конкурентной среды на товарном рынке, утвержденного 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 решения 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, «дочки» РЖД пошли на 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 даний 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 необъективна на момент издания приказа, поскольку касалась докризисного периода.

Например, в аналитическом отчёте искусственно создан несуществующий товарный рынок путём подмены понятия «уни-

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

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 преддверии Олимпиады и чемпионата мира по футболу на железной дороге означенены 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.

В лесу на перегоне, в двадцати метрах от пути, насыпана широкая песчаная дорога. На ней путь стелат белое полотно, а потом расстилают ячеистый материал, словно гармошку.

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

— Грязь не поднимается сверху, — 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.

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 заливанию балластной призмы.

— Работа кропотливая, трудомеханическая. В конце дни спина отваливается, — отмечает начальник участка Сергей Белов.

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

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, — уверяет мастер путей Виктор Зубатов. — Правда, они более хрупкие по сравнению с отечественными, не любят резких движений. В них больше хрома. По наши и кувалдой могут ударить, и при выгрузке уронить что-нибудь — рельсы 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» поезду 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 пайёк: тушёнку, сгущёнку, рыбные консервы. Днём привозят горячий обед.

Я наблюдаю, как варят рельсы. На него опускают машину контактной сварки. — говорит заместитель начальника дистанции

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Юбилейная скидка

Жительница посёлка Борзы Забайкальского края Светлана Дубровская до конца года будет пользоваться 50-процентной скидкой на дополнительные услуги 21 вокзала ВСЖД.

Соответствующий сертификат и памятную медаль 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 — Чемитокладже, Сочи — Мацеста, Туапсе — Шепси и Якорная Щель — 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 размытию полотна.

Объединили перевозки

До конца года на «Укрзализынце» 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 терминалами комплексами и координировать работу всех участников рынка.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

пути Александра Евгрованов. — На обычных колесах перекатывается 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.

Евгрованов 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.

Путевые называют будущий путь «бархатным», одновременно подчёркивая мягкий ход по бесстыковым соединениям рельсов и тонкость профинированной работы. Но главное — в их словах слышна подлинная озабоченность будущим состоянием железной дороги.

Светлана Казанцева

Чернь

Фото Павла Горбатко



Инновации

Гарантируемое качество

ПРОЕКТ СЕРВИСНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ТЕХНИКИ ОАО «РЖД» ДОКАЗАЛ СВОЮ УСПЕШНОСТЬ

Реализация проекта «ТМХ-Сервис» (ТМХС) позволила пройти 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 электровозов 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 Воротыкиным был подписан контракт на техническое обслуживание магистральных грузовых электровозов серии 2ЭС5К («Ёрмак», новый электровоз) и ВЛ85 (выпускался на входящем в состав ТМХ Новочеркасском заводе в советские годы), работающих на Восточном полигоне ОАО «РЖД». Таким образом, в рамках сервисного договора был утвержден 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 локомотивомонтажного комплекса в России позволило выйти на высокие показатели, – отметил Алексей Воротыкин. – За год нам удалось создать модель взаимодействия между производителем техники, потребителем и предприятием, выполняющим ремонты. Модель стала существенным стимулом для повышения эффективности всего локомотивомонтажного комплекса холдинга. Мы будем вносить определенные 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 Бирючевка (Братское) и Нижнеудинск. На фирменный сервис были переданы локомотивы серии «Ёрмак» 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, к 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 гарантированного обслуживания локомотивов, поставляемых ТМХ, – отметил он. – Для решения задачи заключены договоры с основными производителями локомотивов и оборудования («Лугансктепловоз», БМЗ, Коломенский завод «Пензазельмаш») на обслуживание, а также на поставку запасных частей для нужд гарантитного 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.

Специалисты ТМХС обслу живаются машины различных серий: грузовые электровозы



Все усилия работников компании направлены на повышение качества гарантированного обслуживания локомотивов

ВЛ85, ВЛ65, новые грузовые магистральные 3Э5К, 3ЭС, 2ЭС5К, 3ЭС5К, 2ЭС4К, новые пассажирские электровозы ЭП1, ЭПП, 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 гарантитное обслуживание проводится тепловозы 2ТЭ116УМ и ТЭМ18ДМ.

Сервисная система отрабатывается во взаимодействии ОАО «Желдорреммаш» с Дирекцией

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

Специалисты ТМХС отлаиваются с заводами-производителями вопросами устранения системных отказов оборудования, что позволяет оперативно вносить изменения в конструкцию локомотива. Тот же подход применяется и во взаимодействии с ОАО «Желдорреммаш»: 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 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» принял 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,

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

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 передислокации 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

Справка «Гудка»

При оптимизации численности ремонтного персонала депо предполагается передача в сервисную компанию следующих функций: оперативное планирование и контроль поставки локомотивов на сервисное обслуживание; организация гарантитного 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; распределение случаев отказов и неплановых ремонтов с разработкой мер по их предупреждению и внесению изменений в конструкцию локомотива заводами-изготовителями.

ПРЕЦЕДЕНТ

Локомотивы про запас

В ПЕРВЫЕ 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 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 общего 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 компаниях планируют приобрести локомотивы в собственность. Сейчас проект инвестиций в приобретение собственной локомотивной состава, 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 железной дороги и инфраструктурой. Они будут приобретать собственные локомотивы, могут иметь и собственные вагоны и использовать их по своему усмотрению при организации перевозок».

Анна Мурзина

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 шина в ней может быть надёжно зафиксирована по всей длине любой контактный провод, отвечающий требованиям ГОСТов. При этом исключается переджиг или искрление провода в связи с тем что не нужно прокладывать несущий трос и другие усиливающие элементы.

Профиль основы подвески имеет достаточную жёсткость и не отпадает потребность



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 имеется достаточная жёсткость и не 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 выполнятся требования по соблюдению размеров габарита подвески контактного провода. Опыт эксплуатации новшества на перегоне Покровское–Стрешнево – Тушино столичной магистрали подтвердил высокую эффективность его использования и доказал возможность применения данной конструкции с гарантитой безопасности движения поездов.

В настоящее время рассматривается вопрос о внедрении жёсткой контактной сети, созданной специалистами ВНИИЖТа, в депо, предназначенное 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 пройдёт 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 «Укрзализныци» Леонид Лобойко.

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

Леонид Лобойко ожидает, 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 компаний 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 ужесточение требований к идентификации личности.

Директор турнира Евро-2012 на Украине Маркиян Лубківський обратил внимание «Укрзализныци», 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.



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

8 800 100 1520

БЕСПЛАТНЫЕ ЗВОНИКИ ИЗ ВСЕХ РЕГИОНОВ РОССИИ!

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 таможни, 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 гостехуниверситета Вадима Шпенсона, 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 формально 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 компании не выполняет. Ей выгоднее работать с Балтийском. «Аншип» владеет двумя паромами типа Rider – «Амбал» и «Балтийск». Эти паромы способны перевозить до 112 обычных железнодорожных вагонов (или около сотни тяжеловесных вагонов – например, цистерн с мазутом), более 80 трейлеров, около 150 автомобилей. Скорость 34 км/ч. Оба судна сейчас обслуживаются внутреннюю линию Усть-Луга – Балтийск. А скоро к ним обещают добавить и третью – «Аполлонию». Это уже паром другого типа – комбинированного: на борту 260 пассажирских мест, помещается до 57 вагонов плюс 20 грузовиков. Или 55 футов без железнодорожного подвижного состава.

Объём перевозок в вагонах парома 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 паромами типа «Мукран-103». Они вме-



ПЕРЕВОЗКА РЯДА ГРУЗОВ ПАРОМОМ ВЫГОДНЕЕ, ЧЕМ ТРАНСПОРТИРОВКА ПО СУХОПУТНЫМ МАРШРУТАМ

щают около полусяти вагонов или полтораста единиц накатной техники. Скорость 30 км/ч. Первый паром, «Мукран», запущен в конце 2010 года. Паром «Петрбург» способен перевозить 48 железнодорожных вагонов, 50 футов 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 что грузов (в частности, те, что в Евросоюзе относят к категории воинских) не разрешено ввозить в Калининградскую область через порты страны Прибалтики.

Внешнюю линию формально 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 компании не выполняет. Ей выгоднее работать с Балтийском. «Аншип» владеет двумя паромами типа Rider – «Амбал» и «Балтийск». Эти паромы способны перевозить до 112 обычных железнодорожных вагонов (или около сотни тяжеловесных вагонов – например, цистерн с мазутом), более 80 трейлеров, около 150 автомобилей. Скорость 34 км/ч. Оба судна сейчас обслуживаются внутреннюю линию Усть-Луга – Балтийск. А скоро к ним обещают добавить и третью – «Аполлонию». Это уже паром другого типа – комбинированного: на борту 260 пассажирских мест, помещается до 57 вагонов плюс 20 грузовиков. Или 55 футов без железнодорожного подвижного состава.

Объём перевозок в вагонах парома 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 паромами типа «Мукран-103». Они вме-

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

Гендиректор ОАО «Инкотэкс-Калининград» Юрий Голоднев 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 «Судоремонт 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 Засницу, а второй нацилен на Киль. Правда, со швартовой так же в Заснице, потому что в Киле – европейской колеи. «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, шорт: разница получается всего в 2,2%.

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

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, если будут удобные транзитные тарифы на железнодорожные грузоперевозки».

Есть и ещё одна проблема – нехватка паромов. Остается добавить, что кроме грузов железнодорожные паромы 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 потребуется.

АЛЕКСАНДР СОЛНЦЕВ
ВЕРА БАШКАНОВА,
соб. корр. «Гудка»
КАЛИНИНГРАД

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

8 800 100 1520

БЕСПЛАТНЫЕ ЗВОНИКИ ИЗ ВСЕХ РЕГИОНОВ РОССИИ!

КОЛЛЕГИ

Связанные одной целью

Здравствуй, уважаемый «Гудок»! Хочу рассказать тебе и твоим читателям о Борисе Сергеевиче Тверицком. Моем 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 желания 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, недюжинная 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 основу 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 серёзную 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 выступает 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 издаёт 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

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 рабочего времени, то есть в январе за 120 часов и в августе за 184 часа работы, что обусловлено ст. 129 ТК РФ. В-третьих, стимулирующие доплаты (за класс квалификации, работу на удлинённых участках, а также с тяжеловесными длинноносоставными поездами) такому работнику не выплачиваются – они включены в оклад.

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.

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

По словам железнодорожников, 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 обрадовали.

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

районах, 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, останавливающую ход Сенная – Аткарск с такими крупными

станциями, как Петровск, Ка-

рабулак, Подснежная и Высокая,

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. Миновать станцию Петровск решили ещё и ввиду ожидаемого

увеличения пассажиропотока.

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 Анжелика Еронко.

Первый замначальника Приволжского филиала ФПК Владислав Губанов уточнил, что «на маршруте Сенная – Петровск – Аткарск мы предложили пригородной дирекции организовать курсирование рельсового автобуса с подвзязкой 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 ГАМАЛЯ

Ситуация

Практичное бездорожье

В Рязанской области разбирают узкоколейку

Сразу несколько читателей сообщили редакции «Гудка» одну и ту же неприятную для них новость: начались ликвидации 30-километровой линии Тумская – Голованова Дача.

«Уже разобрано здание вокзала на станции Голованова Дача, демонтируют пути. Но ведь это единственная нить, связывающая посёлок с внешним миром, – автомобильные дороги там отсутствуют. Линия представляет большое историко-техническое и историко-культурное наследие, с ней связаны имена Есенина и Паустовского», – написал в редакцию Ярослав Чубриков.

Упоминаний об этой линии у Есенина найти не удалось, хотя по ней он вполне мог ездить как житель Рязанской губернии. А вот замечательные строки Константина Паустовского о «наверное, самой медленной железной дороге», о маленьком паровозе, о крестьянах, едущих в нём от села к селу, конечно же, памятны каждому, кто хоть раз читал его «Мещёрскую сторону».

Историки железных дорог пишут о том, что узкоколейка от Рязани до Спас-Клепиков начала действовать в 1897 году. Других дорог в тот край непроходимых болот тогда просто не было. Заботились о том, чтобы вывезти заготовленный лес, торф, сырьё для фабрик города Спас-Клепики и забрать готовую продукцию – вату.

В 1927 году от разъезда Гуреевский ушла в южном направлении 26-километровая ветка к станции Голованова Дача, куда переместились лесозаготовки. Участок от Владимира до Тумской в ту же пору был реконструирован – на нём уложили стандартную широкую колею. Тумская стала необычным узлом, где пассажиры с одним транзитным билетом в руках пересаживались с поезда на поезд, а депо имело цех узкой и широкой колеи.

«Перерабатывали десятки грузовых вагонов в сутки, – вспоминает начальник станции Валентина Щетинкина. – Здесь были специальные пути для перегрузки с узкой колеи на широкую. Везли сюда грузы из соседних районов, но всё это кончилось в 80-х годах».

Кстати, прокладка ширококолейной линии Тумская – Рязань и строительство моста через Оку значатся в официальной программе развития железных дорог России. И небезосновательно: участок Владимир – Рязань помог бы разгрузить от транзитных поездов Подмосковье, сортировочную станцию Орехово-Зуево. Но с 60-х годов перевозить грузы стали в основном по проложенному параллельно узкоколейке шоссе с автомобильным мостом через Оку.

Четверть века назад пригородный поезд отменили. Чуть позднее перестали ходить от Рязани до Тумской и грузовые, ведь дешевле и быстрей доставить груз на машине, чем отправлять его с перевалкой. В 2001 году Голованова Дача была исключена из списка тарифных станций – всякая погрузка прекратилась в связи с закрытием леспромхоза. Из расположенного рядом с ним посёлка стали разъезжаться жители. Оставались пригородные поезда, всё более короткие и редкие.



ТЕПЕРЬ НА МЕСТЕ УЗКОКОЛЕЙКИ ЛЕЖАТ ОСТАТКИ РЖАВЫХ РЕЛЬСОВ, А УЗКАЯ ПРОСЕКА УСПЕЛА ЗАРАСТИ ВЫСОКОЙ ТРАВОЙ

Валентина Щетинкина запомнила приезжавших в Тумскую восторженных туристов, желающих 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 водом нового расписания. Затем подвели итог. С начала года до мая по линии проехали... 314 пассажиров. Вот и выходит, что каждого из них дотиривали не одна сотня 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

ожидала реконструкции и лежали на гнильих 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 колеи. Действительно, чистота, свежая покраска, ни царапины – здесь удивляться столь заботливому отношению к старой технике. Однако на самом деле её использование небезопасно, она морально устарела и изношена.

Возможно ли такое в Рязанской области? Грузов не ожидалось, пассажиры хоть и были, но в среднем – всего 15 человек в неделю. Горьковская магистраль предложила областному правительству решать вопрос совместно. Например, дотировать рекон-

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, снегоочистки для узкой колеи. Все машины отремонтированы».

«Нам очень обидно, что мы теряем эту линию, но район не имеет средств, чтобы помочь в сложившейся ситуации, – прокомментировал происходящее замглавы администрации Клепиковского района Сергей Кудриашов. – 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 ходят вахтовая машина».

На автостанции посёлка Тума я поинтересовалась, 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 Пильево, от которой идёт к болотам узкоколейка ООО «Горфяна». Это предприятие сейчас сократило объёмы работы, но линию сохранило. Национальный парк вложил средства в ремонт пассажирского вагона. И уже на будущий

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 искусшённой сборной Италии. И она закончилась поражением россиян – 17:53. В активе нашей команды – три занесённые попытки в исполнении Александра Яношичина, Владимира Остроушко и Алексея Маковецкого, а Константин Рачков отметил 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 сорваться. Сначала Василий Артемьев, промчавшись с мячом метров 30, занёс отличную попытку. Затем дважды отличился Денис Симпликевич. Но в концовке матча ирландцы прибавили и в итоге победили 62:12.

– Понапалу 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 дала 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. Такое стоит отметить успешное выступление во Франции Кондаковой, на счету которой помимо второго места в многоборье и победы в командном турнире четыре серебряные 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-кантери». Белозёрова уступила победительнице Анне Коноваловой 41,7 сек., а бронзовому призёру Оксану Рыбакову опередила на 2 мин. 42 сек. В финале чемпионата России в гору Евгения по сумме двух 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»



ХОККЕЙ

Тормознули фаворитов

В ОЧЕРДНОМ ТУРЕ КХЛ ПОТЕРПЕЛИ ПОРАЖЕНИЕ ЛИДЕРЫ ЧЕМПИОНАТА «САЛАВАТ ЮЛАЕВ» И «АК БАРС»

Главная сенсация состоялась в Хабаровске, где местный «Амур» победил действующего обладателя Кубка Гагарина уфимский «Салават Юлаев» – 3:1. Победил заслуженно.

На протяжении всего матча «Амур» надёжно играл в обороне и эффективно атаковал. Главный тренер «Амура» финн Ханни Йортика отметил безупречную игру Дмитрия Лутгина, Сергея Плошникова и Андрея Степанова. И выставил высший балл голкиперу Алексею Мургину.

Горчич поражения испытал и один из главных фаворитов первенства – казанский «Ак Барс». На выезде он уступил новокузнецкому «Металлургу» – 3:4. Этот зреющий поединок проходил в упорнейшей борьбе. А победную точку в нём, оформив дубль всего за 29 секунд до окончания основного времени, поставил Александр Бумагин. После игры герой встречи сказал, что «Кузня» провела лучший матч сезона и на родном льду готова играть на равных с любым соперником.

К неожиданностям тура стоит отнести и крупное домашнее поражение магнитогорского «Металлурга», которое «сталевары» потерпели от череповецкой «Северстали» – 2:5.

Из потенциальных лидеров уверенную игру показал лишь омский «Авангард», добившийся волевой победы над московским «Спартаком» – 4:3. После очередного поражения красно-белых главный тренер «Спартака» Виктор Пачкалайн вновь обрушился с гневной критикой на свою словакскую тройку нападения во главе с именитым Марцеллом Хосса. Полкипер же «Спартака» Иван Касугин невинятную игру клуба обясняет большим количеством дебютантов и отсутствием волевых эмоций.

После пяти туров в дивизионе Боброва лидирует московское «Динамо», в дивизионе Харламова – магнитогорский «Металлург». В дивизионе Тарасова первую позицию занимает минское «Динамо», в дивизионе Чернышёва – «Салават Юлаев».

ВЛАДИМИР СУТИН

БИАТЛОН

Опасные выражи

АННА БОГАЛИЙ-ТИТОВЕЦ НА ЛЕТНЕМ ЧЕМПИОНАТЕ СТРАНЫ В УФЕ ЗАВОЕВАЛА «СЕРЕБРО»

В гонке на 7,5 км с двумя огневыми рубежами представительница ЦСК «Локомотив», двукратная олимпийская чемпионка Анна Богалий-Титовец вновь допустила один промах и финишировала второй.

Летний чемпионат России стал для ведущих биатлонистов страны очередным этапом подготовки к зимнему сезону. Пока отлично выступает Яна Романова, которая одержала две победы – в индивидуальной гонке на 15 км и в спринте. В «индивидуалке» Романова проехала на четырёх огневых рубежах лишь дважды и опередила ставших призёрами Ольгу Вилухину и Светлану Слепцову, которые показали хорошую скорость, но стреляли не так точно.

Анна Богалий-Титовец в первой гонке финишировала восьмой с четырьмя промахами. Зато спринт Анна пробежала гораздо лучше. Промахнувшись лишь раз, она уступила только Романовой, а занявшую третье место Анастасию Токареву, допустившую один промах, опередила на 25 сек. Позади Анны остались и Светлану Слепцову, и Ольгу Зайцева. Увы, не обошлось в Уфе и без неприятностей. Во время мужской индивидуальной гонки тяжёлую травму получил один из лидеров сборной страны Иван Черезов. Не исключено, что теперь Ивану придётся пропустить весь зимний сезон. Победу же в «индивидуалке» одержал Алексей Трусов.

Кстати, одновременно с чемпионатом России в Чехии проходит чемпионат мира по летнему биатлону. Золотую медаль в спринтерской гонке на 10 км выиграл наш Дмитрий Ярошенко. Антон Шипулин стал седьмым, а олимпийский чемпион Евгений Устюгов из-за неудачной стрельбы финишировал 21-м.

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:

ПО ВЕРТИКАЛИ:

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

Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 26 сентября

1. Опиум. 2. Мистера. 3. Аккорд. 4. Дипломат. 5. Турнепс. 6. Сатрап. 7. Призвание. 8. Ехидство.