

ЗАВЕЛАСЬ В ВАГОНЕ «МЫШКА» БЕСПРОВОДНАЯ

На железной дороге наступило лето - жаркая пассажирская кампания.

Знаете, люди по-прежнему едут отдыхать на море, - заметил на днях на пресс-конференции, посвященной началу летних перевозок, начальник пассажирской службы Московской железной дороги Олег Прохоров. - И опять по традиции москвичи стремятся в первую очередь к Черному морю.

Как известно, билеты на тот или иной рейс продают за 45 суток до даты выезда. Так вот, по словам О. Прохорова, например, 1 июня на период по 15 июля МЖД предложила пассажирам 323 тысячи билетов. 136 тысяч из них (42 процента) приобрели в первый день продажи. 42 процента имеющихся билетов в первый день раскупили на поезда, отправляющиеся в Новороссийск и Анапу, 35 процентов - в Адлер. На 15 июля на крымское направление в первый день реализации было продано уже 23 процента билетов, на кавказское - 32 процента.

Все эти скучные цифры и проценты мы привели для того, чтобы вы имели в виду: чем ближе ваш отпуск, тем сложнее будет купить желаемый билет. Хотя начиная с 29 мая МЖД ввела в расписание дополнительные поезда крымского и кавказского сообщения. Среди них поезда № 193 Москва - Евпатория, № 192 Москва - Феодосия, № 195 Москва - Симферополь, № 412 Москва - Адлер. Самые большие трудности, как правило, возника-

ют с покупкой обратных билетов. О. Прохоров признал, что в прошлом году возникали проблемы с обратными билетами из Крыма. В этом году МЖД на 27 процентов увеличила количество обратных «крымских» билетов, которые можно купить в Москве.

А что же со стоимостью билетов? Удовольствие это не дешевое, летом цена билетов растет. Олег Анатольевич рассказал о принципах гибкой тарифной политики, применяемой в настоящее время ОАО «Российские железные дороги». Весь год железнодорожники разбивают на периоды. 96 дней в году относятся к периодам повышенного спроса на билеты, и тарифы индексируются в сторону увеличения. К примеру, 10 июня завершается период, начавшийся 10 мая. Место в купе скорого поезда Москва - Анапа в этот период стоит 1566 рублей, в плацкартном вагоне - 687 руб. 40 коп. Далее следуют периоды: с 11 июня по 9 июля, с 10 июля по 5 августа и с 6 по 31 августа. Этот последний период считается пиковым, самым напряженным. Так вот, на тот же поезд Москва - Анапа билет в купе в пиковый период обойдется вам уже в 1821 рубль, плацкартное место будет стоить 814 рублей. В фирменных поездах, отправляющихся в ту же Анапу или Новороссийск, эта разница окажется еще более существенной - 350 и 200 рублей соответственно.

А как обстоит дело с нашим ненавязчивым сервисом? Оказывается, впервые в этом году после долгого перерыва МЖД возобновила формирование детских поездов - для перевозки ребят в черноморские лагеря и санатории. Первый детский поезд



ФОТО ЮРИЯ СТРОКОВА

доставил 510 ребятишек с нарушением осанки на юг, в Анапу, 24 мая. Дети смогут отдохнуть в местных санаториях благодаря специальной программе «Здоровье детей», разработанной правительством Москвы.

Посмотрите, вот один из плацкартных вагонов детского поезда № 248 Москва - Анапа, два дня назад вернувшегося из рейса, - предложил участвовавший в пресс-конференции начальник отдела по обслуживанию пассажиров в поездах дирекции по обслуживанию пассажиров МЖД Александр Смирнов (специально к пресс-конференции железнодорожники пригнали на Киевский вокзал несколько «экспонатов»). - Этому вагону 20 лет (срок службы вагона составляет

по нормам МЖД 28 лет). Он прошел полный капитально-восстановительный ремонт. Теперь вагон оборудован кондиционерами и экологически чистыми туалетными комплексами. На маршруте № 248 задействовано четыре состава, 60 вагонов. Все они кондиционированы. А всего в парке Московской железной дороги находится 950 плацкартных вагонов. 200 из них после капремонта на Днепропетровском вагоноремонтном заводе обзавелись системой кондиционирования воздуха.

Заходим в вагон. В тамбуре ковровая дорожка. В купе проводника - холодильник и микроволновая печь. В детском плацкарте - мягкие полки, новое белье. Верхние полки оборудованы

бортиками или ремнями безопасности.

Хорошо, а что еще предлагает наш знаменитый сервис пассажирам XXI века? Знаете, очень постепенно, но изменения в качестве обслуживания на железной дороге все-таки происходят. Ну вот, например, лучший поезд страны «Россия», курсирующий по маршруту Москва - Владивосток. Вагон СВ. Шикарные занавески на окнах, два роскошных дивана, круглое зеркало на стене, телевизор, который хоть в тундре сможет транслировать три теленовостных канала. Переходим в купейный вагон «Россия». Тот же уют и комфорт, только телевизора в купе пока нет. Кстати, в проходах и даже в нерабочем тамбуре в вагонах ус-

тановлены системы видеонаблюдения. Ну что ж, шесть суток в пути с «Россией» пройдут незаметно.

А вот так называемый современный штабной вагон, который курсирует в составе фирменного поезда «Полярная стрела» Москва - Лабитнанги (Ямало-Ненецкая автономная область). Штабной - это вагон управления. Здесь находится начальник поезда, сотрудники милиции, сюда стекается вся оперативная информация со всего состава, касающаяся и энергоснабжения, пожарной сигнализации и т.п.

А это что такое? Вы удивитесь, но мы находимся в интернет-купе штабного вагона. Здесь установлен удобный компьютерный стол, два жидкокристаллических монитора, беспроводная «мышка». Имеются принтер, сканер, ксерокс.

По соседству - купе-игроутека, настоящая маленькая игровая табакерка. В игротке для ребятишек найдутся и игрушки, и даже два игровых компьютера. Идем дальше. Следующее купе - вместительная душевая кабинка, утюг и гладильная доска. И Интернетом, и душевой кабиной, и игроткой может воспользоваться любой пассажир поезда, достаточно сделать соответствующую заявку проводнику своего вагона.

Душевая и утюг обойдутся в 50 рублей, столько же стоит один час в игротке. В этом же вагоне обустроено специальное купе для людей с ограниченными физическими возможностями. Оно гораздо просторнее обычного купе, здесь можно развернуться на инвалидной коляске. Рядом устроен и специальный туалет для инвалидов. Конечно, пока такие сервисные услуги на железной дороге еще в новинку.

Подобного рода штабные вагоны обслуживают пока пассажиров особо дальних рейсов. Это новые вагоны или капитально отремонтированные. Тем не менее прогресс помаленьку приходит и на железную дорогу.

К станции метро «Сокольники» подкатил сочлененный «икарус».

- Ой, а это какой же номер? - кинулась к автобусу пожилая женщина.

- Уж извините, сегодня этот автобус - именинник, - улыбнувшись, сообщил инженер 11-го автобусного парка Александр Езопов. - На маршрут он выйдет через несколько дней.

- Новый что ли?

- А вы посмотрите на его крышу. Видите желтые баллоны? Это газ, метан. Автобус будет ездить не на бензине, а на газовом топливе.

- А это не опасно? - всполошилась женщина.

- Что вы, газовый двигатель намного безопаснее прежнего, к тому же он надежнее и экономичнее.

- Вам, молодым, виднее, - философски заметила старушка и пошла искать другой автобус.

Маленький диалог этот состоялся 1 июня. В тот день ГУП «Мосгортранс» проводил презентацию рейсового автобуса «икарус - 280.33», который в качестве моторного топлива будет использовать компримированный (сжатый) природный газ метан (КПГ). Церемония проходила на территории одного из филиалов Мосгортранса - Сокольнического вагоноремонтного завода (СВАРЗ). Завод, отмечающий в этом году столетний юбилей, - единственное в столичном регионе предприятие, выполняющее заказ московского правительства по переводу «икарусов» на газовое топливо. В церемонии принимал участие чрезвычайный посланник, заместитель главы миссии Венгерской Республики в России г-н Д. Варга.

Об экологических проблемах крупных городов слышаны все. Хорошо известно, что основным источником загрязнения воздуха в городах является автотранспорт. В Москве на его долю приходится до 85 процентов всех вредных выбросов в атмосферу. Одним из основных путей уменьшения этого влияния стало использование в качестве моторного топлива для автотранспорта



ФОТО АНДРЕЯ НИКИТИЧЕВА

В МОСКВЕ АВТОБУСЫ «ГАЗУЮТ»

сжиженного (нефтяного) или сжатого природного газа. В этом случае выбросы оксида углерода снижаются в четыре раза, окислов азота - на 40 процентов, в 8-10 раз уменьшается дымность выхлопа дизельного двигателя. В два раза снижается уровень шума в салоне.

Не будем забывать и об экономике. Восемь газовых баллонов с компримированным газом, укрепленных на крыше автобуса, рассчитаны на 230, 4 куб. м. Контрольный расход газа на 100 км пробега равен примерно 40 куб. м. Таким образом, одной заправки хватает более чем на 500 км. К тому же газ значительно дешевле дизельного топлива. Одна заправка автобуса газом обходится в 1400 рублей, дизельным топливом (это 260 литров) - в 3500 рублей. Вот и считайте. По словам присутствовавшего на презентации руководителя Центра внедрения альтернативных видов топлива

Мосгортранса Владимира Федоренко, во многих странах мира занимаются активным переводом городского транспорта на экологически чистое топливо. Так, в Аргентине на природном газе работает порядка 1,2 миллиона легковых автомобилей, грузовиков, автобусов, в Бразилии - более 700 тыс., в Индии - порядка 300 тысяч. В Китае планы перевода городского транспорта на газовое топливо считаются для государства стратегическими. Власти Пекина намерены к 2008 году перевести на газовое топливо весь автобусный парк китайской столицы.

В России, по сообщению В. Федоренко, природный газ в качестве моторного топлива используют до 40 тысяч транспортных единиц. Одно из основных препятствий на пути к более массовому переводу транспорта на экологически чистое топливо - отсутствие соответствующих

КПГ в качестве моторного топлива. По планам московских властей на первом этапе 300 автобусами, переоборудованными газовыми двигателями, должен быть укомплектован 11-й автобусный парк столицы. В нынешнем году сменяет бензин на газ 58 машин.

- Почему именно вашему парку поручили это непростое дело? - спросили я у Александра Езопова.

- Недалеко от парка проходит газопровод. Поэтому реализовывать данный пилотный проект доверили нам. Конечно, это сложно. Надо ведь реконструировать всю производственно-техническую базу. Заправку сейчас мы производим на восьмой автогазонаполнительной компрессорной станции (АГНКС). На территории парка будет построена собственная АГНКС. Мы уже переобучили 150 водителей и 30 слесарей. А как же - иные принципы техники

безопасности, пожаротушения, эксплуатации газовых двигателей. Вообще же автобусы, использующие КПГ, считаются более безопасными в пожарном отношении, нежели работающие на традиционном дизельном топливе.

- В самом деле, «газовые» автобусы более безопасны, - добавил директор завода СВАРЗ Владимир Артеев. - Это объясняется конструктивными особенностями газобаллонного оборудования и самого двигателя. На этих автобусах установлена автоматическая система контроля утечки газа. Перед въездом в ремонтную зону для проверки герметичности соединений используется специальная переносная аппаратура.

- А ваш завод, Владимир Анатольевич, готов к этой, очевидно, совершенно новой для вас работе?

- Вы правы, это экспериментальная работа. До того нам пришлось уже подобным образом переоборудовать два автобуса. На этот раз мы налаживали хоть и небольшое, но серийное производство. Готовились очень серьезно. Задание ответственное - ведь требования к качеству оборудования и его безопасности нам предъявили большие. На данный момент мы в состоянии полностью укомплектовать 11-й автобусный парк «газовыми» автобусами. Не исключается вариант, когда все автобусные парки Москвы переведут на КПГ. Но это дело будущего.

А пока 11-й автобусный парк эксплуатирует уже четыре переоборудованных газовых двигателями автобуса - «ЛиАЗ» и три «икаруса». Недавно парк получил с завода еще десять аналогичных машин. «Газовые» автобусы 11-го парка будут обслуживать жителей Северного административного округа столицы.