

С появлением перерабатывающего комплекса на Сахалине возродятся перевозки лесных грузов

Учёные предлагают рассчитать перспективы отрасли, не выходя из кабинетов

Региону в одиночку не справиться с падением мировых цен на экспортные грузы, считает Аман Тулеев

Что говорил Лев Троцкий в 20-х годах прошлого века о том, какой должна быть наша газета

26 июля 2012 года	WWW.GUDOK.RU
четверг	WWW.GUDOK.INFO
№ 129 (25090)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная	с 23 декабря	170886
газета	1917 года	экземпляров

От редакции

Играть по правилам

Принятый в 2005 году федеральный закон «Об общих принципах организации органов власти субъектов РФ» ответственность за организацию транспортного обслуживания населения в пригородном сообщении возложил на региональные власти. Однако вот реальная ответственность этих органов за полное и своевременное перечисление транспортным компаниям денежной компенсации убытков от пригородных перевозок до сих пор не налажена. Большинство регионов являются дотационными и ссылаются на то, что они просто не в состоянии это делать. Не случайно сейчас уровень выплаты такой компенсации по сети составляет около 50% при общей сумме убытков 16 млрд руб. ОАО «РЖД» и региональные власти определяют порядок и форму взаимоотношений соглашениями о взаимодействии и сотрудничестве. Заключать их компании ежегодно приходится с каждым субъектом Федерации отдельно, что отнимает много времени и сил. Кроме того, такие документы недостаточны в качестве единой и адекватной нормативно-правовой базы организации пригородного сообщения. Однако вопрос механизмов финансирования пригородного сообщения приобрёл уже такую остроту, что далее откладывать не может. С выделением из ОАО «РЖД» различных видов деятельности перекрёстное субсидирование становится невозможным. Необходимо законодательное установление чётких правил игры в данной сфере. В структуре пригородного сообщения нужно выделить социальные перевозки, ответственность за которые лежит на государстве, и коммерческие, которые не нуждаются в дотациях. При этом все основные принципы решения вопросов методик расчёта обоснованных затрат, адресных или корпоративных субсидий, механизмов распределения финансовой ответственности и другие можно эффективно решить, приняв федеральный и региональные законы «Об организации транспортного обслуживания населения железнодорожным транспортом в пригородном сообщении». Исходя из них будут приниматься конкретные решения по тарифной политике, маршрутам, графику движения поездов, порядку перевозок льготных категорий пассажиров и т.д. При этом на федеральном уровне будет сформирован госзаказ на социальные пригородные перевозки с выделением в бюджете отдельной статьи расходов на его выполнение.

Помощь

РЕКВИЗИТЫ ДЛЯ ПЕРЕЧИСЛЕНИЯ СРЕДСТВ ПОСТРАДАВШИМ ОТ НАВОДНЕНИЯ:
Получатель средств:
ОАО «Российские железные дороги»
ИНН 7708503727
КПП 997650001
Расчётный счёт
№ 40702810400200183001
в ОАО «ТрансКредитБанк»
БИК 044525562
Корр. счёт 30101810600000000562

Блиц

Право на поездку

Пассажиры, нарушающие общественный порядок в поездах, могут попасть в чёрные списки



Андрей Сондык, начальник Управления обслуживания пассажиров ОАО «ФПК»

— Андрей Борисович, авиакомпании собираются ввести чёрные списки нарушителей правил полётов, есть ли нужда в этом у ОАО «ФПК»? — Вопрос стоит очень остро. По итогам первого полугодия из поездов формирования ФПК высажено 6 тыс. пассажиров, нарушавших общественный порядок. Предложение о чёрных списках

было сформировано нами ещё в прошлом году. Ввести чёрные списки таких пассажиров просят и руководители дорог. — А где это явление наиболее распространено? — Это в основном поезда, в которых проезжают пассажиры «вахтовики» северного и западносибирского направлений, как, например, Воркута, Новый Уренгой, Нижневартовск, Тюмень, Сургут. — Если такие списки введут, то каким образом их будут составлять? — Всё будет зависеть от поведения пассажира и причинённого им компании ущерба. Если он в нетрезвом состоянии хулиганил, разбил, к примеру, стекло, то он после первого нарушения сразу попадёт в этот список. Приобрести билет впоследствии он не сможет, поскольку система «Экспресс-3» автоматически сохраняет паспортные данные пассажиров. Соответственно,

все нарушители будут попадать в эту базу. — А как быть, пока нет таких списков? — Пока единственное решение в борьбе с этим явлением — пресечение работниками поездных бригад подобных нарушений и профилактическая работа среди пассажиров. Порядка 50% поездов сопровождают работники полиции и частных охранных предприятий, с последними компания заключила договора. А поезда стран СНГ, следующие из Узбекистана, Таджикистана, Киргизии, Казахстана, по российской территории сопровождаются инструкторами по безопасности ОАО «ФПК», которые также оказывают помощь поездным бригадам в обеспечении общественного порядка. В перспективе эта практика будет распространена. **Беседовала** **МАРЬЯНА БАЛАШКИНА** О порядке в поездах см. также стр. 5

Маршрут

Груз на колёю

Чехию привлекают к созданию евразийского транспортного коридора



ФОТО: WWW.FLAK.COM

ЧЕШСКАЯ РЕСПУБЛИКА МОЖЕТ ПРИСОЕДИНИТЬСЯ К СТРОИТЕЛЬСТВУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ДОРОГИ ШИРОКОЙ КОЛЕИ ДО ВЕНЫ. В ОАО «РЖД» ГОВОРЯТ, ЧТО ЭТО ОБЛЕГЧИТ ФОРМИРОВАНИЕ ГРУЗОВОЙ БАЗЫ ДЛЯ ПРОЕКТА.

Переговоры президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина с министром транспорта Чехии Павлом Добешем и генеральным директором «Чешских железных дорог» Петром Жалудой закончились подписанием меморандума о сотрудничестве. Как сообщил Владимир Якунин, Чехия может стать ещё одним выходом в Западную Европу для транспортного коридора от Дальнего Востока до Вены через Словакию, который собираются реализовать несколько государств. Словакия собирается продать 66% контрольного пакета акций в словацкой государственной компании Železničná spoločnosť Cargo Slovakia (ZSSK Cargo). РЖД заинтересованы в покупке этого пакета, а также и в том, чтобы иметь сильного партнёра в этом регионе при любом развитии событий.

Широкая колёя в Европу уже привлекает грузовладельцев

«Чехия тяготеет к региону Центральной Европы, и пока речь идёт о том, чтобы дальше распределять грузы, которые будут идти по широкой колее в направлении Братиславы и Вены, — рассказал «Гудку» заместитель начальника департамента международного сотрудничества ОАО «РЖД» Александр Коновалов. — Тем самым расширяется грузовая база проекта. В Чехии есть своя программа строительства логистических терминалов, в частности в прилегающей Моравской области, и они находятся на пути дальнейшего распределения грузов». Александр Коновалов пояснил, что сейчас существует идея трёхсторонней встречи между российскими, чешскими и словацкими бизнесменами, которая может активизировать и скоординировать экономическую деятельность в регионе, что будет способствовать загрузке будущей линии. Ранее ОАО «РЖД» хотело использовать и чешскую территорию для строительства логистического центра около Богумина, но

Польша не дала разрешения на удлинение широкой колёи до этого города. В Чехии хорошо развиты кластер машиностроения, металлургии, производства автокомплектующих, электротехника, химия, текстильное и швейное производство. «Крупные мировые компании, которые пришли к нам в Россию, производят значительную часть своей продукции именно в Центральной Европе и поставляют её оттуда, — говорит президент Евро-Азиатской логистической ассоциации Николай Титюхин. — Созданный в Вене крупный грузовой хаб позволит производителям приближаться к Центральной Азии, где можно будет развернуть производство». Также Николай Титюхин считает возможным привлечение к Евро-Азиатскому коридору и Венгрии, у которой сильный фармацевтический кластер, который очень важен для России. **СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ**

ЧП

Не дотянули до полигона

Взрыв списанных снарядов приостановил движение по Транссибу

ВЧЕРА НА ПЕРЕГОНЕ ЧУЛЫМСКАЯ — ДУПЛЕНСКАЯ Западно-Сибирской дороги, примерно в 100 км от Новосибирска, в одном из вагонов поезда, перевозившего на утилизацию 30-миллиметровые снаряды, произошло несколько взрывов. Пострадавших нет. Движение по участку было приостановлено.

Первыми взрывы услышали жители села Тихомирово, что в трёх километрах от Транссиба. — Со стороны железной дороги донёсся грохот, — рассказала «Гудку» местная жительница Марина Свиридова. — Приехал участковый. Меньше чем через час нас на автобусах эвакуировали — увезли за несколько километров от села. По информации Западно-Сибирской железной дороги, в результате ЧП по нечётному и чётному пути были повреждены две опоры контактной



ФОТО: ИТАР-ТАСС

сети. Движение по участку приостановили. На место происшествия выехали пожарные поезда из Чулымской, Барабинска и Новосибирска. В районе ЧП работало несколько единиц спецтехники, в том числе железнодорожной. Как рассказал «Гудку» прибывший на место начальник

военно-следственного отдела по Новосибирскому гарнизону Владимир Козачин, разлёт осколков при подрывах был незначителен, повреждено несколько вагонов. В управлении пресс-службы и информации Минобороны уточнили, что на месте ЧП работали четыре группы разминирования и две инженерно-

разградительные машины мострелкового соединения. В целях обеспечения безопасности пассажиров и минимизации возможных задержек в движении пассажирских поездов ОАО «РЖД» было принято решение об изменении их маршрутов в Новосибирской области. — Пассажиры поездов Москва — Северобайкальск, Москва — Нерюнгри, Москва — Новокузнецк, Москва — Красноярск и Пенза — Владивосток направлены через станции Карасук — Среднесибирская — Новосибирск. А поезда Анапа — Томск и Новосибирск — Симферополь — через станции Новосибирск — Среднесибирская — Карасук. Кроме того, отменён поезд Новосибирск — Омск, — рассказали в Западно-Сибирском филиале ОАО «Федеральная пассажирская компания». **>Окончание | 3**

Владимир Якунин
ОНЛАЙН

Транзитный потенциал

Недавно с коллегами по Единому экономическому пространству мы обьявили о планах создания глобальной компании ж/д контейнерных перевозок, куда ОАО «РЖД» войдёт остающимся в нашей собственности пакетом акций «ТрансКонтейнера».

Тут же пошла недовольная реакция отдельных участников рынка по поводу того, что РЖД тормозят приватизацию ж/д активов, не желая отдавать их в руки частных. На самом деле расстраиваются те, кто имеет личный интерес приобрести сегодня на падающем рынке дорогостоящий ресурс с хорошим потенциалом роста для того, чтобы завтра на растущем рынке капитализировать и выгодно продать его. С точки же зрения развития экономики и социальной сферы стран – участников ЕЭП, выгоднее этот потенциал сохранить в руках РЖД, чтобы за счёт повышения конкурентоспособности транзитных перевозок грузов по инфраструктуре наших стран обеспечить создание рабочих мест, повышение сборов платы за инфраструктуру, налогов и т.д.

Поясню более подробно. Мы уже давно говорим о необходимости использования транзитного потенциала России в интересах национальной экономики и наших граждан. Но одно дело заявлять, а другое – доводить это до такого уровня, чтобы им пользовались производители товаров/грузов. В рамках создания ЕЭП, единого таможенного пространства с Белоруссией и Казахстаном, мы реально можем это сделать. Проблемой до сих пор являлась дробная система тарификации и предъявление разной стоимости за прогон по инфраструктуре различными государствами. Сейчас мы имеем возможность создать единую сквозную услугу по территории наших стран, что даст определённые конкурентные преимущества и позволит привлекать на нашу систему на порядок больше объёмов грузов – до 1 млн TEU в 20-футовом исчислении (условная единица измерения объёма контейнерных грузов). Именно на это и направлено предложение, сформулированное железнодорожниками Белоруссии, Казахстана и России и закреплённое на июньском совещании глав правительств в Санкт-Петербурге. Речь идёт о создании глобальной транспортно-логистической системы. Она включит в себя совместную грузовую компанию, единый центр расчётов и выработку единых стандартов, по которым будут обслуживаться пользователи. Решили, что наиболее удобный вариант – строить совместную компанию на базе ОАО «РЖД-логистик». При этом все участники вносят в уставный капитал работающие ж/д активы. Мы – пакет акций «ТрансКонтейнера». Казахстан и Белоруссия с учётом стоимости «ТрансКонтейнера» должны будут к тем активам, которые предполагаются к внесению, добавить в уставный капитал и соответствующие суммы денег.

БЛОГ ГЛАВЫ ОАО «РЖД»
HTTP://V-YAKUNIN.LIVEJOURNAL.COM/

СЛЕДСТВИЕ

Пути поддельной марки

Следователи Уральского федерального округа устанавливают вину в железнодорожных авариях торговцев контрафактными узлами и деталями.

Об этом вчера сообщил заместитель начальника Главного управления МВД по Уральскому федеральному округу Андрей Тараненко. По его словам, снабжая детали поддельными накладными «Уралвагонзавода», преступники продавали контрафакт посредникам, а те – предпрятиям РЖД.

Полицейские ещё в марте задержали группу, организовавшую выпуск комплектующих под маркой «Уралвагонзавода» для грузовых вагонов на предприятиях Курганской области.

Следствию стало известно, что хранилась и реализовывалась контрафактная продукция в Екатеринбурге. Затем с использованием подложных документов она поступала на рынок.

Как отмечают специалисты, использование этих узлов и деталей повышало риск аварий. По предварительным данным, было реализовано около 1 тыс. единиц незаконной продукции на 30 млн руб. Качество контрафакта было опасно низким. Вместо стали применяли чугун. Тяговые хомуты выпускались без контроля качества металла, детали не проходили термообработку и не проверялись на наличие скрытых дефектов. «Гудок» рассказывал об этом ещё 24 мая (№ 87) в материале «Хомутовое дело», предупреждая об угрозе для безопасности движения. «Многие фальшивые детали уже выявлены, но «полуфальшивые» вагоны на дорогах ещё остались. К счастью, пассажирские вагоны контрафакт не затронул», – подчеркнул Андрей Тараненко.

ИГНАТ ВЬЮГИН

Помощь

Проверка на местности

ПОСТРАДАВШИЕ В КРЫМСКЕ ОСТАЮТСЯ В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ



ФОТО: ИТАР-ТАСС

ВЧЕРА ПРЕЗИДЕНТ ВЛАДИМИР ПУТИН ПРОВЁЛ В ГЕЛЕНДЖИКЕ СОВЕЩАНИЕ, ПОСВЯЩЁННОЕ ТРАГЕДИИ В КРЫМСКЕ.

Перед заседанием президент приехал в геленджикский санаторий «Красная Талка», чтобы встретиться с беременными женщинами, эвакуированными из Крыма.

Встреча проходила в детской игровой комнате. Дамы сообщили, что им тут хорошо и всё устраивает. Но домов у многих теперь нет. «Все дома, которые были уничтожены, должны быть восстановлены к середине ноября», – заверил их Владимир

Владимир Путин поинтересовался у женщин их самочувствием и условиями временного проживания

Путин. Он сказал, что договорился с министром обороны, и министерство предоставляет готовые дома и квартиры, которые у них сдаются. Краснодарский губернатор Александр Ткачёв сообщил, что 50 квартир будут заселены уже в течение двух недель.

После отъезда президента одна из участниц встречи сказала мне: «Всё-таки хорошо было получить заверения президента».

Другая, Татьяна Махмудова, рассказала, что в санатории

она живёт и лечится бесплатно, а когда началось наводнение в Крымске, она была дома одна. Телевизор работал до полуночи, никаких бегущих строк с предупреждением об опасности, по её словам, не было. «В начале первого позвонила сестра, говорит: у нас потоп. У меня была одна мысль: вверх, в гору, к родственникам. Выскочила на улицу – темно, тихо. Как-то, держась за забор, не знаю как, дошла», – рассказала Татьяна.

ОЛГА СОЛОМОНОВА
Геленджик

Тем временем

Работники ОАО «РЖД» продолжают оказывать помощь пострадавшим в Крымске коллегам. Куйбышевская дорога и филиалы дирекций центрального подчинения собрали свыше 1,2 млн руб.

Сотрудники Куйбышевского регионального общего центра обслуживания (структурного подразделения центра «Желдоручёт») перечисляют денежные средства на лицевые счета своих коллег. По словам председателя первичной профсоюзной организации центра

Оксаны Черепановой, среди пострадавших оказались пятеро работников Северо-Кавказского общего центра обслуживания, трое из них лишились жилья и имущества. В Самаре есть их лицевые счета и собрано и перечислено более 120 тыс. руб.

«Каждый делает это добровольно, специальный учёт пожертвований мы не ведем, ведь помощь пострадавшим – дело каждого», – говорит Оксана Черепанова.

ДМИТРИЙ ПОПОВ

ЗАПРЕТ

Остановили поток

Низкие темпы выгрузки вынудили ограничить отправку нефтепродуктов грузополучателю



ФОТО: НАВИГ-ТОРГАНКО

До 27 июля ОАО «РЖД» ввело конвенцию на погрузку дизтоплива и мазута назначением на станцию Крабовая, которая обслуживает нефтебазу ООО «Роснефть-Находканефтепродукт».

По данным на утро 25 июля, на Дальневосточной магистрали были отставлены от движения 13 составов с нефтенированными грузами, адресованных этому получателю.

Причина «бросания» поездов – низкие за последнее время темпы слива нефтепродуктов на нефтебазе из-за неравномерного подхода судов и отсутствия свободных ёмкостей под хранение определённых видов топлива. Так, при нормативе выгрузки в 397 вагонов 22 июля предприятие «Роснефть» выгрузило 341 цистерну, 23-го – 284.

«Сейчас ситуация стабилизируется. За прошедшие сутки нефтебаза увеличила

Составы с наливным грузом пока отставлены от движения

слив, выгрузив 413 вагонов. Выделены ёмкости на 3 тыс. тонн под все нефтепродукты. Но неясная ситуация с отгрузкой танкера под бензин евро, его подход к причалу затягивается, а у нас много цистерн именно с евро», – говорит заместитель начальника логистического центра Дальневосточной дирекции управления движением Сергей Соколов.

По его словам, действие конвенции в адрес Крабовой принесёт результаты. Через два-три дня на дороге останутся 5–6 «брошенных» поездов.

Нефтебаза ООО «Роснефть-Находканефтепродукт» – один из крупнейших на Дальнем Востоке терминалов по отгрузке нефтенированных грузов. В 2011 году предприятие переработало свыше 8 млн тонн.

ПАВЕЛ МИХАЙЛОВ

ПРОЕКТ

Одной дверью больше

УТВЕРЖДЕНЫ ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ПОДВИЖНОМУ СОСТАВУ ДЛЯ СТОЛИЧНОГО МАЛОГО КОЛЬЦА

За право производства уникальных для страны городских электричек будут бороться не только российские производители, но и крупные зарубежные компании.

Как сообщили «Гудку» в ОАО «МКЖД», в числе претендентов Siemens, Bombardier, Hundai, Alston, Трансмашхолдинг и Деминковский машиностроительный завод. Все эти компании вполне готовы поставлять подвижной состав, соответствующий недавно утверждённым требованиям.

Так, в электропоезде должно помещаться не менее 1250 человек, максимальная скорость должна достигать 120 км/ч, а динамические показатели на разгон и торможение не должны быть ниже 0,9 м/с². Длина электрички должна быть около 170 м.

При этом, как отмечают специалисты, составность может быть самой разной. Ранее сообщалось, что средняя величина поезда будет 7 вагонов. Теперь же в ОАО «МКЖД» отмечают, что вечерами может ходить 5 вагонов, тогда как в часы пик их число может достигать десяти.

Также специалисты отмечают важность соблюдения

Пригород

Вредные советы для «зайцев»

По безбилетникам ударили стихами Григория Остера

В пригородных поездах начали развешивать плакаты с девятью «вредными советами» для тех, кто не желает платить за проезд. Также не обойдены вниманием грубияны и хулиганы.

«К делу борьбы с «зайцами», вандалами и прочими разрушителями, которых, увы, пока хватает в поездах пригородного сообщения, решили подойти креативно, – рассказывает начальник службы корпоративных коммуникаций Северной дороги Алёна Бузакова. – На помощь пришёл непревзойдённый мастер

появились первые плакаты с «вредными советами», причём очень забавно проиллюстрированными, а пассажирам электричек, которые приобретают билеты на вокзалах, выдаются календарики с тем же содержанием.

«Рассчитываем на значительный эффект от этой акции, – говорит Алёна Бузакова. – Конечно, никто штрафы отменять не будет, но у людей неплохое чувство юмора, и надеемся, что ирония и сарказм, столь прекрасно представленные на плакатах, удержат пассажиров от нарушения правил».

Если едешь в электричке

По неполному билету

(То есть только часть дороги

По маршруту оплатил),

Выставь голову в окошко

Или высунься по пояс,

Ты не «заяц», в электричке

Едет только полтебя

рифмы Григорий Остер». Поэт известен своими «вредными советами» для детей.

И вот дошла очередь до нерадивых пассажиров пригородных поездов.

«Однажды я ехал в электричке, – поясняет Григорий Остер, – и увидел, сколько усилий, уловок применяют «зайцы», чтобы обмануть контролёра. Я понял, что безбилетники – самый наглядный пример последователей «вредных советов».

И тут, как говорится, пересеклись деловые и творческие интересы. Циклом стихов заинтересовались в департаменте корпоративных коммуникаций ОАО «РЖД» и организовали сетевую акцию. В пригородных поездах уже

«Мы одними из первых получили 450 плакатов. Идея очень креативная, – говорит генеральный директор ОАО «Северная пригородная пассажирская компания» Сергей Шутов. – Активно распространяем их, но об эффективности говорить пока рано».

«Идея отличная, – признаётся Марина Курочкина, регулярно пользующаяся электричкой Ярославль – Данилов. – Все, увидев, улыбались. А мой внук даже по вагонам бегал, чтобы почитать ещё. Сами мы всегда берём билет, не сорим, ведем себя культурно. Но люди ездят всякие. Правда, не знаю, повлияют ли на них плакаты. Но хотелось бы верить».

ВЛАДИМИР САВИЧЕВ
Ярославль

Уведомление

Организационный комитет по подготовке, созыву и проведению учредительного съезда политической партии сообщает о намерении создать Всероссийскую политическую партию с предполагаемым наименованием «РОССИЯ – ЛИДЕР», а также о представлении 11.07.2012 в федеральный уполномоченный орган соответствующих документов.

параметра ускорения. Именно благодаря ему поезда смогут следовать с интервалом до 5 минут, затрачивая на вход и выход пассажиров всего 30 секунд. Для того чтобы уложиться в последний временной интервал, вагоны должны будут иметь не две, как у обычных электропоездов, а три двери.

Поясняя, почему нельзя применить обычные электрички, научный руководитель НИИ транспорта и дорожного хо-

почему решено электрифицировать кольцо. Сейчас здесь ходят тепловозы. Дорога протекает через спальные районы Москвы, а шум от дизеля существенный.

«Вопросы создания специальных депо и обслуживания будут отдельно проговариваться с поставщиками и производителями, – пояснили «Гудку» в ОАО «МКЖД». – Определяя производителя электропоездов, мы обратим внимание на предложения по

Конкурс по выбору компании –

производителя подвижного состава

завершится уже в ближайшие месяцы

зайства Михаил Блинкин рассказал, что их тормозная система не позволяет тратить на остановку меньше минуты. Придётся в чем-то брать опыт у метрополитена. «Это уже будет не железная дорога, а почти метрополитен. Чтобы воплотить этот проект, потребуются не только большие деньги, но и мозги инженеро-конструкторов», – добавил он.

Главный инженер локомотивного эксплуатационного депо Лихоборы-окружные Виктор Мерцалов рассказал,

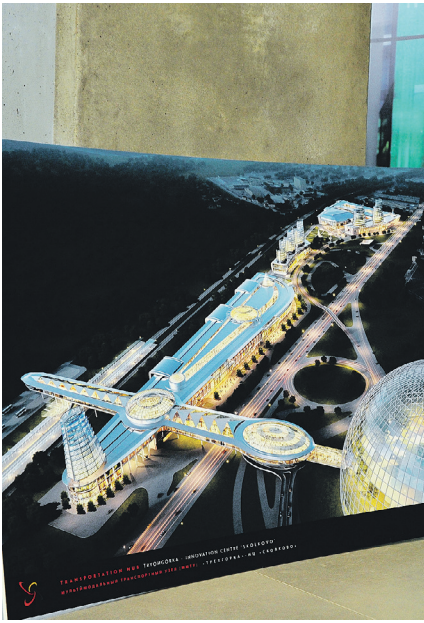
обслуживанию в течение их жизненного цикла. Тот, чьи предложения будут выгодны для основных учредителей – правительства Москвы и ОАО «РЖД», – кто гарантирует удовлетворительный срок службы поездов, тот будет иметь больше шансов выиграть конкурс». Как отметили в ОАО «МКЖД», конкурс по выбору компании – производителя подвижного состава завершится уже в ближайшие месяцы.

ИВАН СИДОРОВ

ПЕРЕВОЗКИ

Ворота в «Сколково»

ОАО «РЖД» построит пути к новому транспортному узлу



ТПУ огромным самолётом разместится над железной и автомобильной дорогами

В районе московской станции Трёхгорка построят транспортно-пересадочный узел (ТПУ), который станет воротами инновационного центра «Сколково».

Соответствующее соглашение было подписано президентом фонда «Сколково» Виктором Вексельбергом и главой компании «Финмаркт» Михаилом Гуцериевым вчера на территории иннограда.

Документ предусматривает, что площадь узла составит порядка 30 тыс. кв. м. Над железнодорожными путями и Минским шоссе появится мост с крытой галереей, где организуют пешеходную зону, велодорожки и торговые точки. Пересадочный узел оснастят лифтами, эскалаторами и движущимися тротуарами. Кроме того, поблизости будут остановки общественного транспорта и парковки.

«Основная идея проекта заключается в том, чтобы люди попадали на территорию центра «Сколково» за 20 минут, поэтому обеспечить транспортную доступность мы можем только в партнёрстве с ОАО «РЖД», – отметил генеральный директор Объединённой дирекции по управлению активами и сервисами фонда «Сколково» Антон Яковенко.

Для этого ОАО «РЖД» построит на Смоленском направлении третий и четвёртый главные пути, искусственные сооружения и реконструирует станции.

Как рассказал «Гудку» заместитель начальника департамента капитального строительства ОАО «РЖД» Михаил Петров, необходим тесный контакт проектировщиков компании и ТПУ. Сколково – это часть двух инфраструктурных проектов ОАО «РЖД» по организации ускоренного движения на участках Москва – Усово и Москва – Одинцово. Ожидается, что все работы по этим проектам будут завершены в 2014 году. До Сколкова будут ходить скоростные электропоезда типа аэроэкспресса.

Виктор Вексельберг сообщил, что инвестиции «Финмаркта» в строительство транспортного хаба составят 4 млрд руб.

Марьяна Балашкина

РЕШЕНИЕ

Лес вырос

Создание крупного деревоперерабатывающего производства вернёт на островную магистраль утраченный груз



ФОТО: СЕРГЕЙ КОВШИН

Соглашение об организации на Сахалине комплекса по глубокой переработке около 700 тыс. куб. м древесины в год подписано между администрацией области и ОАО «Бизнес-Маркетинг Сахалин».

Распоряжением областной администрации инвестиционный проект получил статус приоритетного. Ему будет оказана государственная поддержка. По словам заместителя председателя сахалинского правительства Сергея Хоточкина, это первый шаг к возрождению лесной отрасли в регионе.

Реализация проекта будет идти поэтапно. Общий объём инвестиций превысит 6 млрд руб., из которых значительная часть затрат – расходы на строительство лесовозных автодорог и создание собственно перерабатывающих мощностей.

«В результате к 2017 году производство круглых лесоматериалов на территории области должно увеличиться более чем втрое по сравнению с показателями 2011 года, пиломатериалов – в 4,5 раза», – сообщили в правительстве Сахалина.

Как отметили в Сахалинском территориальном центре фирменного транспортного обслуживания, с появлением деревоперерабатывающего комплекса по сути возродится железнодорожные перевозки лесных грузов. Сегодня они минимальны, хотя в советское время лес занимал заметную долю в погрузке. В частности, на Сахалине действовали несколько целлюлозно-бумажных комбинатов, прекративших теперь своё существование.

Часть инвестиций пойдёт на прокладку лесовозных дорог и создание перерабатывающих мощностей

Новый проект предусматривает лесозаготовку на севере острова. Поэтому погрузка кругляка будет идти на таких станциях Сахалинского региона, как Ныш, Тымовск, Слава. Перерабатывать же древесину планируется на юге. Сейчас рассматриваются возможные площадки для организации соответствующего производства в Корсаковском, Холмском и Невельском районах.

«Мы заключили договор с компанией, реализующей этот проект, на предоставление подвижного состава под перевозку

Впрочем, насколько продукция будущего комплекса будет востребована на азиатских рынках, сказать пока сложно. В Дальневосточной ассоциации экспортёров лесных товаров отмечают, что отрасль сейчас переживает не лучшие времена. Снизил потребности главный импортёр леса – Китай. В первом полугодии через погранпереход Гродеково – Суйфэнхэ было экспортировано около 1,7 млн тонн лесных грузов, а в прошлогодний период – 1,9 млн тонн. Если в объёме экспортных грузов, проходящих через Гродеково, лес по итогам января – июня 2011 года занимал 70,4%, то в этом году его доля упала до 46,7%.

В советское время лес занимал заметную долю в погрузке островной магистрали

леса, предложили финансовые расчёты, – сказал начальник ТЦФТО Максим Белоусов. – Надеемся, что во втором полугодии уже начнутся какие-то отправки древесины. А в дальнейшем ожидаем серьёзные объёмы – 100–200 тыс. тонн лесных грузов в год». Для сравнения: в 2011 году на Сахалинском регионе погружено около 2,5 млн тонн различных грузов.

Продукция переработки (сушёные пиломатериалы, технологическая щепа, топливные гранулы и другие) пойдёт на экспорт в страны Азиатско-Тихоокеанского региона через порт Холмск.

«Пошлины на вывоз за границу круглого леса достаточно высоки, а на пиломатериалы приемлемы», – говорит Максим Белоусов.

Потери в лесных перевозках на этом направлении удалось компенсировать за счёт наращивания экспорта металлической руды и угля. И в первом полугодии через погранпереход перевезено почти на 400 тыс. тонн грузов больше, чем за аналогичный период 2011 года.

Как бы то ни было, власти Сахалина надеются, что продукция деревопереработки будет пользоваться устойчивым спросом. По словам Сергея Хоточкина, ожидается, что перерабатывающий комплекс через десять лет будет приносить более 2 млрд руб. прибыли ежегодно.

Павел Усов, сов. корр. «Гудка»
ХАБАРОВСК

РЕГУЛИРОВАНИЕ

Самолёты увидят землю



ФОТО: PHOTOXESS.RU

Гражданскую авиацию оснастят системами предупреждения столкновений.

Все воздушные суда с максимальной взлётной массой свыше 5,7 тонны будут оборудованы системой предупреждения о близости земли, имеющей функцию оценки рельефа местности в направлении полёта. В противном случае после 1 октября они не смогут выполнять полёты. Требование к авиаперевозчикам установить на свои самолёты системы предупреждения, или, как их называют специалисты, Ground Proximity Warning System, содержится в приказе Минтранса.

Ранее предполагалось обязать авиакомпанию дооборудовать самолёты до 1 июля 2012 года, но теперь решено сроки этих работ продлить. Задержка возникла в связи с тем, что слишком большое число самолётов, выполняющих авиаперевозки на местных и региональных линиях, остаются необорудованными GPWS. В авиакомпаниях заверяют, что все работы по оборудованию авиапарка системами GPWS будут закончены до конца сентября.

По статистике Росавиации, из 533 авиалайнеров отечественного производства, обязанных к оснащению GPWS, 401 воздушное судно оборудовано этой системой. «Дооснащение авиапарка системами GPWS, несомненно, повысит безопасность полётов. Эти работы проводятся за счёт авиакомпаний и не отражаются на стоимости билетов для пассажиров», – заявили в пресс-службе Росавиации.

По словам эксперта авиационной отрасли Алексея Смирного, задержка с дооборудованием авиапарка была неизбежна, так как в России всего четыре фирмы, занимающихся установкой систем GPWS, и каждая из них специализируется на своём типе самолётов.

«Но установка таких систем кардинально не улучшит безопасность полётов, которая зависит от комплекса причин, в том числе от оборудования аэропортов и подготовки лётчиков. У нас много грунтовых аэродромов, где установка самых совершенных систем не даст должного эффекта», – заключил эксперт.

Алексей Щеглов

ЧП

Не дотянули до полигона

> Начало | 1

Для пассажиров на участке Омск – Чулымская назначили дополнительный поезд с посадкой по билетам, проданным на поезд Новосибирск – Омск, с последующей посадкой в эти поезда по станции Омск.

Начальник Западно-Сибирской региональной дирекции железнодорожных вокзалов Виктор Холодов пояснил, что, несмотря на задержку, всех пассажиров опаздывающих поездов расселят и накормят.

– На вокзалах Омска, Новосибирска, Барнаула, Тайги и других забронированы места в комнатах отдыха, залах повышенной комфортности. Решён вопрос с горячим питанием и питьевой водой, – отметил он.

Пригородные электропоезда следовали по графику, но от станции Коченево до станции Чулымская и обратно организована доставка пассажиров автотранспортом. Кроме того, нарушился график 14 грузовых поездов. Они встали на запасных путях близлежащих станций.

Вчера же в 16.05 по московскому времени по первому пути перегона движение было возобновлено. Поезда пошли в обоих направлениях. Ремонтные работы продолжились.

О причинах ЧП говорить пока рано. В ОАО «РЖД» создан оперативный штаб во главе с вице-президентом Анатолием Краснощёком. Вчера на месте происшествия работала ко-



миссия Западно-Сибирской дороги во главе с начальником магистрали Александром Целько, на дорогу выехала комиссия и ОАО «РЖД» во главе с вице-президентом компании Александром Тишаниным.

Вместе с тем ОАО «РЖД» считает необоснованной распространённую военными версию о возгорании грузового вагона из-за неисправности тормозной системы.

Как отметили в компании, причина возгорания может быть определена только после ликвидации последствий происше-

ствия и тщательной проверки всех данных. Загоревшийся вагон перед отправлением со Свердловской дороги прошёл необходимым технический осмотр согласно установленным регламентам. В пути специальные системы отслеживали его состояние, никаких отклонений обнаружено не было. Движение пострадавшего поезда было организовано согласно установленному порядку, и нахождение в нём вагонов с неисправными тормозными системами технически невозможно.

Игнат Вьюгин

Консультация



Максимально надежен

«Гудок» совместно с НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» продолжает образовательный проект «Пенсионный Инструктор». Теперь вы можете прислать в редакцию газеты любой вопрос, касающийся пенсии, и получить на него ответ специалиста НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ».

– **Спрашивает Кирилл Демьянов, железнодорожник, ст. Березянки:**
– **Зашел недавно в отделение своего банка, чтобы узнать условия кредита, а мне настоятельно там советовали перевести свои пенсионные средства из НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» в другой НПФ. С железнодорожным фондом «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» что-то не так, что, действительно пора переводить?**

Отвечает Юрий Новожилов, Исполнительный директор НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ»:
– Кирилл, для беспокойства и перевода средств в другой НПФ нет никаких оснований. Фонд обладает максимальными рейтингами надежности и успешности по исследованиям экспертного сообщества и заключениям внешних аудиторов. Мы лидируем среди 147 российских НПФ. Мы – №1 в России и по количеству клиентов, получающих в Фонде дополнительную пенсию, и по

количеству участников-вкладчиков программы негосударственного пенсионного обеспечения. Всего формирование своей будущей пенсии по разным программам нам доверили уже более 2 800 000 человек! Свыше 276 тысяч человек сегодня получают негосударственную пенсию в НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ».

Мы всегда выполняем обязательства перед своими клиентами. В частности, одними из первых начали выплачивать накопительную часть трудовой пенсии застрахованным российским гражданам. Думаю, что сделанное Вам предложение о переводе средств в другой НПФ обусловлено тем, что за каждый такой договор сотруднику банка гарантируется денежное вознаграждение. На лицо материальная заинтересованность данного сотрудника в получении комиссии и недобросовестная конкуренция. Если у вас есть дополнительные вопросы по программам и услугам Фонда, вы можете задать их консультантам, позвонив на круглосуточную «горячую линию» НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» по телефону 8-800-775-15-20. Звонок из любого региона России бесплатный.

ПРОЕКТ

Наука имитации

Рентабельность перевозок оценят по новой методике

Институт проблем транспорта Российской академии наук разработал и предлагает к применению новую методику расчёта перспективных путей инфраструктурного развития и рациональной организации перевозок.

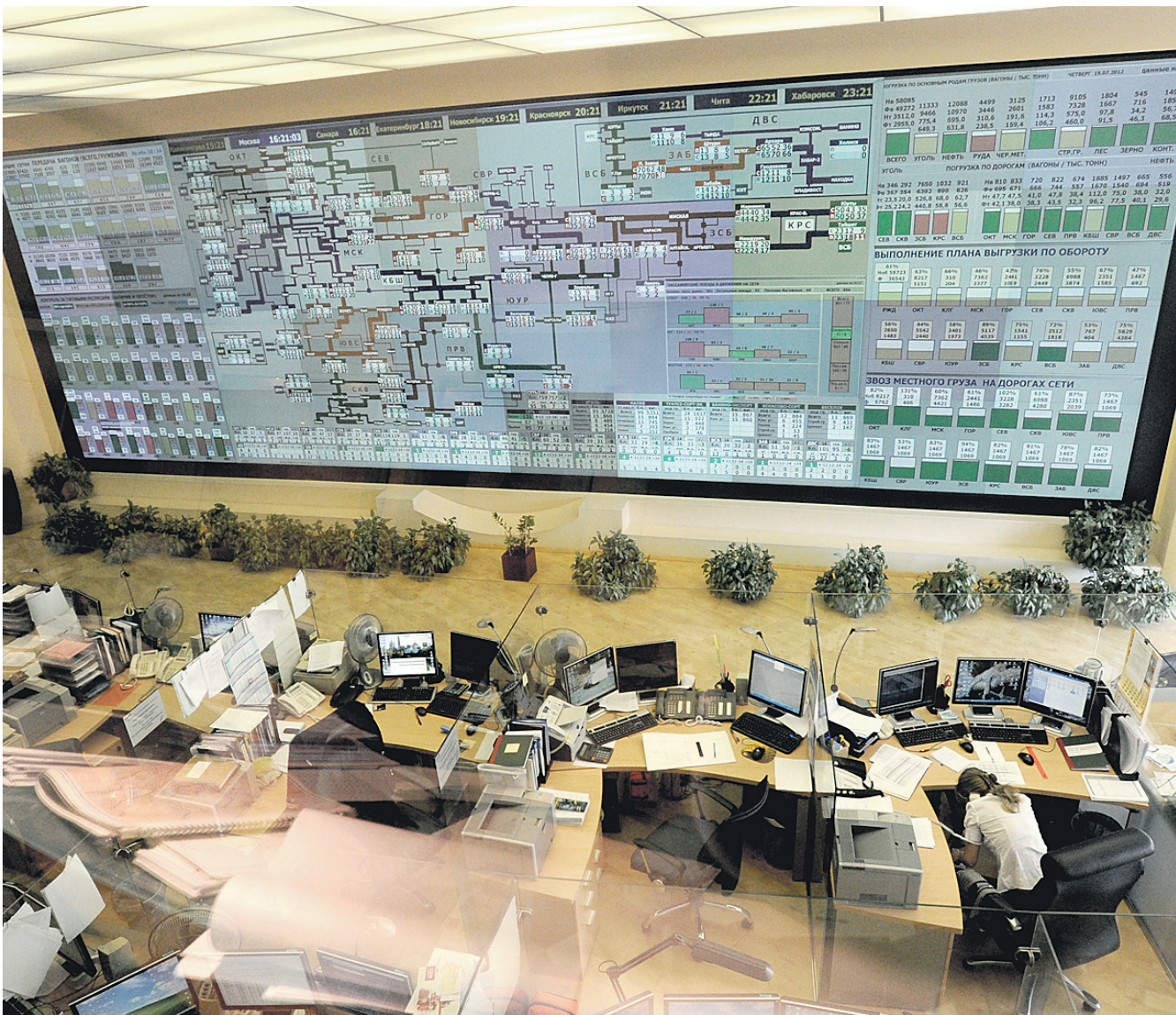
Как рассказал директор института Олег Белый, методика создана на основе применения ситуационного моделирования и анализа данных, полученных по итогам исследований лабораторных имитаций перевозочных процессов. Но они соответствуют условиям, существующим на реальных полигонах сети.

«Мы закладываем в наши программы все существующие условия, при которых выполняются перевозки, – сказал Олег Белый, – технологические, технические, временные и административные параметры, влияющие на движение поездов. Вводится информация о текущем использовании грузовой базы на полигоне, потенциальных новых точках зарождения грузопотоков и возникающих требований по их притяжению на железную дорогу.

На основе данных за счёт моделирования различных ситуаций можно составить программы развития инфраструктурного хозяйства. Появляется возможность более точно, чем при использовании ранее применявшихся методов расчётов, обозначить источники непроизводительных затрат в работе всех участников рынка перевозок и пути их устранения».

Более того, методика помогает указать на возможности повышения рентабельности перевозок как за счёт внедрения новых логистических технологий и схем организации движения, так и за счёт инфраструктурного развития.

«Такие расчёты уже сегодня можно выполнять по существующим транспортным сетям, не выходя из кабинета, – считает глава института, – с помощью соответствующего компьютерного и программного обеспечения. Конечно, подобные программно-аппаратурные комплексы стоят дорого, так же как и оплата работ по имитационному моделированию



требует затрат. Но данные, которые предоставляет новая методика, во-первых, всё равно обходятся заказчику намного дешевле, чем исследования по «методу проб и ошибок», а во-вторых, они точнее, потому что одновременно идёт анализ всех факторов и расчёт всех возможных последствий их взаимного влияния друг на друга».

Заместитель генерального директора ОАО «НИИАС» Игорь Розенберг говорит, что методика расчётов оптимальных путей развития транспортной инфраструктуры и выработки рациональных перспективных схем управления грузопотоков сама по себе не нова. Но до сих пор не использовалась в практических исследованиях.

«Пока мы имели дело лишь с теоретическим обоснованием возможности применения метода имитационного моделирования, – отметил он. – Это

РАЗРАБОТКА ИПТ ПОЗВОЛЯЕТ БОЛЕЕ ТОЧНО ОПРЕДЕЛЯТЬ ИСТОЧНИКИ ЗАТРАТ

обусловлено значительным объёмом факторов, требующих учёта при построении модели, сложностью выработки алгоритмов, позволяющих достоверно просчитывать все возможные варианты и последствия их взаимодействия, высокими требованиями к аппаратному и программному обеспечению и квалификации персонала, выполняющего данные работы. Поэтому применение предлагаемой институтом разработки возможно при определённых условиях. Во-первых, после всестороннего её изучения специалистами, имеющими опыт работ в практических исследованиях. И во-вторых, по крайней мере на начальном этапе, – на локальных, желательнее малодетальных, полигонах, чтобы минимизировать издержки и иметь возможность максимально фор-

мализовать исходные данные для расчётов».

Начальник департамента технической политики ОАО «РЖД» Александр Назаров согласился с тем, что говорить о массовой замене существующих технологий развития сети

виде конкретных подсказок по улучшению организации движения и инфраструктурного развития, – сказал он. – В целом направление работ институт выбрал правильное и соответствующее общей концепции применения методик математического моделирования и анализа возможных

На основе данных за счёт моделирования возможных ситуаций можно составить программы развития инфраструктурного хозяйства

и выработки рациональных схем организации движения поездов на предложенную методику имитационного моделирования пока рано.

«Чтобы приступить к её системному использованию, мы должны иметь на руках хотя бы предварительные практические результаты в

схем развития железнодорожной отрасли, которые, в том числе, активно используются и соответствующими подразделениями ОАО «РЖД». Но научная новизна предлагаемых нам разработок должна подтверждаться и их практической значимостью».

Леонид Григорьев

БЕЗОПАСНОСТЬ

Яркий сигнал

Учёные разработали светодиодную систему оповещения



Специалисты Нижегородского отделения ОАО «ВНИИЖТ» создали типовой проект сигнализации об ограждении поездов.

Новшество обеспечивает осмотрщиков вагонов и других работников станций и депо дополнительной световой информацией о приближающемся подвижном составе.

Его применение значительно повышает безопасность труда персонала. Система включает в себя светодиодное табло (дубликатор), на котором появляются сигналы о занятости путей. Располагают их над всеми междупутьями парка, на пешеходных мостах, а также на бровках крайних путей на специально установленных конструкциях на высоте не менее 7 м (обычно 10,5–11 м). В этом случае за сигналами на них можно легко следить с расстояния более 400 м. Причём они читаются даже при нахождении непосредственно под табло.

Сигналы дубликаторов информируют работников о возможности производить операции на том или ином пути, отражая данные, поступающие с поста оператора. Показания на табло изменяются автоматически, при нажатии оператором на пульты кнопки включения сигналов ограждения на каком-либо пути.

Сигналы на дубликаторы подаются в виде полос зелёного и красного цвета и могут быть трёх типов. Если загорается красный крест, то запрещается проведение работ по техническому обслуживанию поездов на обоих путях, между которыми расположено табло.

Зелёная горизонтальная полоса разрешает операции с поездами. А красная наклонная полоса в ту или иную сторону запрещает производить обслужива-

Новшество повышает безопасность при работе на путях

живание поезда на пути, в сторону которого обращена верхняя часть полосы. При этом можно работать на соседнем пути, куда обращена нижняя часть красной полосы.

Питается система от сети переменного тока промышленной частоты со стандартным напряжением 220 В. Каждый дубликатор потребляет не более 15 Вт и рассчитан на срок службы 20 лет.

Впервые новую систему сигнализации об ограждении поездов внедрили в вагонном эксплуатационном депо Лянгасово и в приёмно-отправочном парке станции Агрыз Горьковской дороги. Даже за небольшой период эксплуатации новшество подтвердило свою высокую эффективность.

Применение дубликаторов практически исключает возможность для работников оказаться на пути движущегося подвижного состава. Ведь информация о перемещении поездов теперь всегда у них на виду. Новую систему уже успели оценить не только осмотрщики вагонов, но и приёмосдатчики, путейцы, работники локомотивного депо, дистанции электроснабжения, которым тоже часто приходится работать вблизи поездов.

По мнению главного инженера вагонного депо Лянгасово Николая Морилова, разработка позволяет повысить безопасность труда. Сигналы хорошо видны в любое время суток, а светодиодная техника отличается высокой надёжностью и экономичностью.

Поэтому проект нижегородских учёных перспективен для распространения на всей сети дорог.

Андрей Стрельцов
Нижний Новгород

МАШИНОСТРОЕНИЕ

Проверяют на прочность

Начались испытания вагона RIC



На Тверском вагоностроительном заводе начаты приёмоочные испытания пассажирского спального вагона для международных сообщений RIC.

Разработанный концерном Siemens AG совместно с Тверским заводом (входит в ЗАО «Трансмашхолдинг») вагон модели 61-4476 исследуют на соответствие нормативам веса и габаритов, проведут тормозные, динамические, прочностные и другие испытания.

Кроме того, специалисты также проверяют эффективность работы систем безопасности и жизнеобеспечения вагона, в том числе сигнализации и пожаротушения, электро- и водоснабжения, вентиляции и кондиционирования воздуха, освещения и теплоснабжения.

При этом работа будет вестись не только на территории завода, но и на Октябрьской дороге.

По словам директора подразделения «Вагоны метро и пассажирские вагоны» Siemens AG Йозефа Фелькель-Хёггера, новый вагон отвечает всем зарубежным и отечественным стандартам и нормам безопасности. Хотя производство организовано в Вене, примерно 40% компонентов для сборки поставляются из России.

Кроме того, новый RIC значительно отличается по уровню комфорта от старых вагонов, произведённых более двадцати

лет назад на заводе в Гёрлице (ГДР).

Как рассказал «Гудку» заместитель главного конструктора ТВЗ Олег Кравченко, новинкой отечественной разработки стали индивидуальные электронные ключи для доступа в купе, которые будет выдавать пассажиру проводник. Чтобы попасть в купе, пассажиру достаточно приложить ключ к датчику, расположенному рядом с дверью.

После получения сертификата соответствия начнётся серийное производство вагонов габарита RIC. Всего в рамках контракта на сеть поступит 200 штук.

Марьяна Балашкина

Справка «Гудка»

RIC (Regolamento Internazionale delle Carrozze) – принятые в 1922 году в Европе требования к вагонам международного сообщения.

СЕРВИС

Меняя подход

Экологические технологии требуют перестройки инфраструктуры

К 2020 году сеть обслуживания экологически чистых туалетных комплексов вагонов на станциях необходимо увеличить в два раза. Это предусмотрено концепцией развития ОАО «Федеральная пассажирская компания».

Благодаря таким системам пассажиры пользуются туалетами на всём маршруте, включая санитарные зоны и остановочные пункты. Согласно данным ФПК, туалетными системами оборудовано 6868 вагонов, что составляет около 29% парка. Пока сеть пунктов обслуживания позволяет обеспечивать их эксплуатацию. Но прогнозируемый парк вагонов, оснащённых экологически чистыми туалетами, к 2020 году достигнет 13668 единиц. Это увеличит потребность в обработке экологически чистых туалетных комплексов в 2 раза к текущему уровню. Поэтому сеть обслуживания к 2020 году должна насыщаться не менее 103 участков.

За семь лет необходимо организовать и ввести в работу не менее 16 участков обслуживания в пунктах формирования, оборота и на транзитных станциях. Это даст возможность обновлять приписной парк в пунктах формирования без ограничений.



Пассажир сможет забыть о существовании санитарных зон близ крупных городов

При этом производительность конкретных участков и соответственно количество рабочих бригад и спецтехники будет зависеть от количества обрабатываемых поездов с такими системами. Так, для развития сети обслуживания ежегодно необходимо организовывать не менее четырёх новых бригад и приобретать не менее четырёх вакуумных машин. Кроме того, необходимо также увеличить мощность существующих участков обслуживания.

В первую очередь увеличивать производительность будут в пунктах формирования, оборота, на транзитных станциях,

требующих выполнения более 10 тыс. циклов обслуживания ежегодно.

В то же время это может коснуться и менее крупных пунктов формирования при условии значительного увеличения количества вагонов, оснащённых экологически чистыми туалетными комплексами.

К примеру, производительность одной бригады, оснащённой вакуумной машиной, в среднем составляет около 6 тыс. циклов обслуживания в год. Учитывая это, а также рост парка, увеличение мощности существующих участков обслуживания потребует допол-

нительного приобретения не менее 50 единиц спецтехники.

Вместе с тем остаются ещё проблемы на пути внедрения. Не решён вопрос обеспечения маршрутов транзитным обслуживанием комплексов. Так, поезда, следующие к Черноморскому побережью и Астрахани из Кирова, Нижнего Новгорода, Уфы, Самары, Свердловского и Пермского регионов по направлению Красный Узел – Рузаевка – Пенза-1 – Ртищев-1 – Балашов-пассажирский, не имеют технических стоянок для обслуживания туалетных комплексов на всём пути следования.

Кроме того, из-за перегруженности станций Москва-Ярославская, Москва-Павелецкая, Николаевка и Санкт-Петербург-Главный для оборотных поездов необходимо увеличить количество подъездных путей для возможности подъезда специализированного автотранспорта. Однако, учитывая, что станции находятся в городских центрах, провести реконструкцию путевого хозяйства сложно. Как считают в ФПК, в такой ситуации необходимо организовать на подъездах к станциям технические стоянки.

Марьяна Балашкина

ТЕНДЕНЦИЯ

Поиск решений

Региону в одиночку не справиться с падением мировых цен на экспортные грузы



Из-за падения мировых цен на уголь и металлы в Кемеровской области крупнейшие грузовладельцы могут сократить объёмы погрузки.

Уже сейчас Кузбассу приходится работать в сложной экономической ситуации. Сталь в мире выпускают 66 стран. Как и прежде, лидирует Китай: здесь производится половина всей стали в мире – почти 700 млн тонн. Россия на пятом месте. Идёт рост производства стали в Японии, Германии, Южной Корее. Фактически произошло мировое перепроизводство. Излишки стали составляют 205 млн тонн. В результате цена на неё снижена на 25–30% к уровню прошлого года. Алюминия в мире производится 40 млн тонн в год, из них половина опять в Китае. Мировой рынок перенасыщен. 12 млн тонн алюминия лежит на складах. Цены на уголь на мировом рынке упали практически на 40% к уровню прошлого года, по сути, приходится продавать его ниже себестоимости. К тому же довольно тёплая



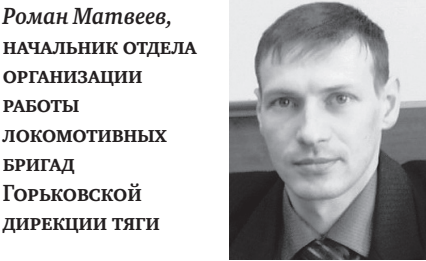
зима привела к тому, что на складах в Кузбассе скопилось 13 млн тонн угля. При этом мы с начала года увеличили погрузку более чем на 2%, отправив почти 100 млн тонн. Существует опасность того, что вывозить топливо и металл будет попросту некуда. Собственники подвижного состава могут начать отставлять свои вагоны от погрузочных станций. Таким образом, маршрутизация, за которую мы так долго боролись, вполне может покачнуться. И отношения с частными операторами стать напряжёнными. К сожалению, цены на уголь и металл – не единственное обстоятельство, которое может в скором времени тормозить по-

грузку. Несмотря на то что Кузбасс 90% грузов перевозит по железной дороге, в стоимости нашего угля тарифы составляют уже более половины, и они продолжают расти. А ведь кузбасская экономика завязана на 85 стран. Если в ближайшее время не решить эту проблему, наши угольщики и железнодорожники по финансовым причинам замедлят развитие подъездных промышленных и магистральных станций, общих подъездных путей и парков. Встать может и расшивка проблемных мест на сети. Тогда произойдёт цепная реакция, которая совсем не вписывается в долгосрочные стратегии развития ни угольной промышленности, ни ОАО «РЖД».

Метод

Хозяин для тепловоза

Использовать преимущества персонально закреплённых локомотивов



В этом году Горьковская дирекция тяги получит пять новых тепловозов ТЭП70БС. Это позволит избавиться от дефицита локомотивов для пассажирских поездов по крайней мере на одном из имеющихся на дороге рокадных направлений. На нём мы планируем вернуться к технологии закрепления конкретных тепловозов за ответственными локомотивными бригадами.

В прошлом содержание тягового подвижного всегда базировалось именно на таком принципе, начиная ещё с первых паровозов. Достоинства очевидны: бригада прекрасно знает особенности своей машины, её «болячки», ухаживает за ней, зная, что завтра работать именно с этим локомотивом. И состояние техники от этого лучше, и сбоев в управлении случается меньше.



Но когда началось массовое внедрение электровозов и тепловозов, от этой практики отказались, и приёмка локомотивов стала обезличенной. Парк магистральных тепловозов стареет, обозначился его общий дефицит. Это главные причины, не позволяющие вернуться к хорошей традиции. Но почему бы не попробовать это сделать на направлении, где новой техники будет достаточно? Тепловоз, в отличие от электровоза, имеет ярко выраженные «личностные» свойства с индивидуальными достоинствами и недо-

статками. Если их знает локомотивная бригада, а машинист несёт индивидуальную ответственность за техническое состояние машины, то успех, считаю, обеспечен. Конечно, локомотивные бригады передают друг другу тепловозы в чистоте и опрятности, да и современные технологии техосмотра при передаче машины эффективны, но недостаточны. Ведь не удаётся же на сети полностью избежать отказов и возгораний на тепловозах. А причин возгорания обычно две. Это задымление слабых контактов в релейно-контакторной

Отчасти проблему высоких цен на Западе и на Востоке могут решить внутри-российские перевозки в рамках подготовки к зиме. Но эти перевозки значительно дешевле экспортных. Стабилизировать поставку металла за рубеж мы планируем за счёт производства 100-метровых рельсов для высокоскоростных магистралей, которые будут покупать не только наши железнодорожники, но и японские, китайские партнёры, страны Западной Европы. Их начнут производить на ОАО «ЕВРАЗ Объединённый Западно-Сибирский металлургический комбинат» уже с начала будущего года. Большая надежда на создание в нашем регионе нового дивизиона «Железнодорожный прокат». Это объединение экономических усилий с Нижнетагильским меткомбинатом, чтобы вместе выступать в условиях нестабильности на мировых рынках. Заключив экономический союз, оба комбината – ЕВРАЗ ЗСМК и Нижнетагильский – будут действовать вместе на железнодорожных рынках. То есть будет создан единый центр продаж на оба комбината, единый центр закупок и единый центр контроля за качеством. Причём центр управления этим рельсовым дивизионом будет в Новокузнецке. Однако нужно признать, что на региональном уровне сложившуюся ситуацию решить будет непросто. Поэтому на днях я попросил поддержки на государственном уровне у президента страны.

ВОПРОС ДНЯ?

С каким вопросом в последний раз вы обращались в профсоюз? Надо ли ему меняться?

Руслан Тонкошкуров, машинист-инструктор эксплуатационного локомотивного депо Москва-Сортировочная: – За помощью не обращаюсь. А работа нашего профсоюза не устраивает. Он должен решать вопросы по несанкционированным лишениям премии машинистам, помощникам. Мы обращаемся в профсоюз, а там разводят руками и говорят: «Ну что мы можем сделать?» А ведь они должны помогать разбираться в конфликтных ситуациях. По путёвкам – то же самое. Ни разу мне не предложили путёвку, чтобы отправить детей на отдых. Можно ведь хотя бы объявление повесить, что есть путёвки. Да и сам я много лет работаю, но ни разу нигуда не выезжал. Когда было время и желание отдохнуть, не было путёвок. Должность профсоюзного лидера предприятия должна быть выборной, чтобы коллектив мог выбрать того, кто защитит нас.

Евгений Пупынин, старший электромеханик Белгородской дистанции СЦБ: – Недавно обращался в профсоюз. Узнал, что там выдают материальную помощь, если женишься, а я как раз недавно это сделал. Деньги скоро перечислят. Мне не в чем упрекнуть наших профсоюзных работников, они всегда готовы помочь. О необходимости перемен в этой организации судить не возьмусь, лично меня устраивает, как они работают.

Наталья Кустова, электромеханик участка по ремонту приборов безопасности и локомотивной сигнализации ремонтного депо Зауралье: – О профсоюзе мы судим по работе профкома депо. Нам нет необходимости знать председателей комитетов, которые стоят выше, потому что у нас есть свой лидер – Виталий Попов, который поможет во всём. Он человек беспокойный, болеющий за коллектив. В председатели его выбрали из бригадиров. Знает, каково это, если у работника обиды. Доверие оправдывает, выкладывается полностью, старается помочь и постоянно придумывает что-то новое. За профсоюзом – жизнь депо, его социальная сторона. Поэтому работа о детях, пенсионерах, многодетных семьях – всё на его плечах. К каждому приезжают с подарком. А какие праздники нам устраивает! В последний раз в профком обращалась за билетами в театр. Даже эту работу он взял на себя. Путёвку в Феодосию тоже получила через профсоюз. Если все будут работать так, как наш Виталий Попов, менять в жизни этой организации ничего не надо.

Александр Самсонов, мастер участка диагностики Кротовской дистанции пути: – Полтора года назад обращался в профсоюз с просьбой разъяснить спорные моменты по порядку начисления премии работникам. Ведь по новому положению о премировании весь коллектив отвечает за балловую оценку дистанции. При этом не все работники напрямую влияют на балльность, поэтому в случае невыполнения установленной оценки не могут рассчитывать на премию в полном объёме. Пытались разрешить этот вопрос через профсоюз, но в итоге помог начальник дороги. Он повысил зональные надбавки.

Профсоюзу надо меняться. Больше общаться с людьми на линии, вникать в их отношения с работодателем. Ведь сегодня ситуация в отрасли изменилась, больше внимание уделяется бизнес-процессам в работе предприятий. Повысились ответственность, дисциплина, спрос за качество и эффективность труда стали выше. По старинке, за идею уже никто работать не будет. Значит, профсоюз должен уходить от лозунгов и заниматься разъяснительной правовой работой, отстаивать социальные и материальные интересы работников.

Мария Попова, инженер по подготовке кадров эксплуатационного локомотивного депо Каменоломни: – В последний раз я обращалась в наш профсоюз за материальной помощью, когда болела. Помощь мне оказали. Работа профсоюза полностью устраивает, да и не слышала, чтобы в нашем депо были на них жалобы. Не вижу необходимости меняться профсоюзу, к тому же у нас замечательный председатель.

Игорь Адробахин, дежурный эксплуатационного локомотивного депо Анисовка: – Обращался в 2009 году с просьбой дать характеристику, чтобы в управлении дороги выписали разовый билет на поездку за границу. Мне сразу её дали, и работник профсоюза поехала со мной в управление оформить необходимые документы. В общем, меня вполне устраивает их работа. Но хотелось бы, чтобы нам уделяли больше внимания. Например, организовали бы спортивные мероприятия или открыли музыкальный кружок. В депо многие играют на клавишных и струнных инструментах. Профсоюзники пытались создать такой кружок, но что-то не заладилось. Ещё есть необходимость в том, чтобы профсоюз подумал над снижением стоимости путёвок в детские оздоровительные лагеря. Одна путёвка на 10 дней стоит от 6 тыс. руб. Поэтому многие работники от них отказываются – дорого. А дети есть почти у каждого сотрудника, и каждый с удовольствием бы отправил ребёнка в детский лагерь.

Наталья Силина, ведущий инженер по охране труда Екатеринбургской дирекции связи Центральной станции связи: – Мне с профсоюзом приходится работать ежедневно и плотно. Всегда все вопросы решаются без каких-либо проблем. Последний раз в профсоюз обращалась с вопросом: можно ли за счёт профсоюзных средств застраховать от клещевого энцефалита работающих на линии сотрудников дирекции. На сегодня все, кто выезжает на линию и работает в лесополосе, бесплатно застрахованы. И если беда случится, то за реабилитацию пострадавшего выплатят 1,6 млн руб.

Мнения, публикуемые на этой странице, могут не совпадать с позицией редакции

КРИМИНАЛ

Совместная безопасность

Сотрудники частных охранных предприятий могут усилить наряды транспортной полиции



Совместная работа полиции и частных охранных организаций по сопровождению поездов дальнего следования значительно повысит эффективность профилактики правонарушений.

Фактически транспортной полицией сопровождается 21% от общего количества поездов. Особое внимание уделяется сопровождению электричек, акцент делается на ранние утренние, вечерние и ночные рейсы. Мы планируем обсудить с представителями работающих на дорогах частных охранных структур вопрос совместной деятельности в поездах дальнего следования. К примеру, несколько чоповцев смогут работать вместе с одним полицейским. Наряды станут плотнее, можно будет увеличить количество сопровождаемых поездов, да и в присутствии сотрудника полиции охранники будут увереннее действовать. Выигрывают от этого только пассажиры. Наряды в поезда выставляются по результатам мониторинга криминогенной обста-



новки, целесообразности сопровождения конкретного маршрута. К примеру, в «Гудке» была опубликована статья, в которой авторы сетуют на отмену постоянного сопровождения фирменного саратовского поезда. Долгое время там был постоянный наряд, но практика показала, что обстановка в поезде нормализовалась, явных нарушений общественного порядка в нём не отмечается, к счастью, не зарегистрированы преступления. А просто так «катать» полицейских, на наш взгляд, нецелесообразно. Я понимаю проводников, им спокойнее, когда в поезде едет наряд сопровождения, но, к сожалению, мы не в силах обеспечить всех полицейскими. Анализируя ситуацию, мы обращаем внимание на участок, где чаще всего фиксируются нарушения общественного по-

рядка, а также на время их совершения. Такой мониторинг выявляет проблемные зоны того или иного маршрута. Именно в эти точки мы направляем наряды сопровождения, которые помогают устранить имеющиеся проблемы. По такому принципу наши силы и передислоцируются. Поезда, которые идут по несколько суток, к примеру Москва – Владивосток, сопровождают бойцы Отряда мобильного особого назначения (ОМОН). Чаше всё-таки спецподразделения задействуются в электропоездах. Работают на линиях и оперативники в штатском, но они не столько обеспечивают общественный порядок, сколько ловят преступников. С наступлением курортного сезона особый упор делается на обеспечение безопасности в поездах, перевозящих организованные группы детей. Часто они берутся под так называемое сквозное сопровождение – полицейские едут от места отправления до места назначения. Но в основном сопровождение эстафетное. Поезд «передаётся» от одного линейного отдела другому, следующему по маршруту.

несколько месяцев живут в определённой среде, со своими порядками и нравами. Когда они в пути сталкиваются с людьми не из своего устоявшегося круга общения, возникают конфликты. Особенно много их в плакартных вагонах. Но вокрутинское направление – спокойный участок вне пересменки вахтовиков. И мы понимаем, что постоянно отправлять туда наряды не имеет смысла. Сейчас мы применяем похожую тактику к сочинским поездам. На стройки олимпийских объектов привлекаются сезонные работники из разных регионов страны. В период их пересменки мы берём «вахтовые» поезда под сопровождение. В основном к этой работе привлекаются силы патрульно-постовой службы, но бывают моменты, когда к сопровождению подключаются бойцы Отряда мобильного особого назначения (ОМОН). Чаше всё-таки спецподразделения задействуются в электропоездах. Работают на линиях и оперативники в штатском, но они не столько обеспечивают общественный порядок, сколько ловят преступников. С наступлением курортного сезона особый упор делается на обеспечение безопасности в поездах, перевозящих организованные группы детей. Часто они берутся под так называемое сквозное сопровождение – полицейские едут от места отправления до места назначения. Но в основном сопровождение эстафетное. Поезд «передаётся» от одного линейного отдела другому, следующему по маршруту.

ЮБИЛЕЙ

В ДЕКАБРЕ ЭТОГО ГОДА НАША ГАЗЕТА ОТМЕЧАЕТ ЮБИЛЕЙ – 95 ЛЕТ СО ДНЯ ВЫХОДА ПЕРВОГО НОМЕРА. СЕГОДНЯ МЫ ОТКРЫВАЕМ НОВУЮ РУБРИКУ И БУДЕМ РАССКАЗЫВАТЬ ОБ ИСТОРИИ «ГУДОКА». ПРИГЛАШАЕМ ЧИТАТЕЛЕЙ ПРИНЯТЬ В ЭТОМ УЧАСТИЕ. ВСЕ РАССКАЗЫ ВОЙДУТ В КНИГУ, КОТОРАЯ БУДЕТ ВЫПУЩЕНА К ЮБИЛЕЮ.

Мнения

Связь на всю жизнь

Николай Гром, председатель Центрального совета ветеранов войны и труда ОАО «РЖД»:



– «Гудок» стал частью моей жизни. Каждый новый день я начинал, открывая эту газету. И всякий раз он давал то, что мне было необходимо и интересно. Когда я был молодым прорабом на стройке, на страницах «Гудка» я находил материалы о моём подразделении и о строительстве железнодорожных объектов. Это помогало мне почувствовать себя частью славного отряда железнодорожников, расти профессионально. Когда я работал на руководящих должностях в Главном управлении капитального строительства МПС, радовался той смелости, принципиальности, с которой газета выступала по самым острым проблемам нашей отрасли. Сейчас, занимаясь вопросами социальной защиты ветеранов, вижу, с какой неподдельной заинтересованностью «Гудок» освещает и эти темы. Знаю, что многие наши ветераны обращаются в отраслевую газету по самым разным вопросам – юридическим и социальным. И всегда получают квалифицированный ответ. Журналисты ведут прямой диалог с читателями. Думаю, это самое ценное качество газеты – быть нужной и молодым людям, и ветеранам, а главное – суметь протянуть связь с читателями через всю их жизнь.

Издание с «человеческим лицом»

Виктор Шеломенцев, машинист Ростовской дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении:



– Что для меня «Гудок»? Когда-то в каждой второй семье читали газеты. Но сегодня бумажная пресса сдалась Интернету везде, кроме российских железных дорог. Здесь «Гудок» по-прежнему читает большинство железнодорожников, он – источник актуальной информации о компании, её политике и стратегии. А главным я считаю то, что это газета с «человеческим лицом». Вернее, со многими лицами. Причём немного осталось газет, в которых героями статей становятся люди, не засвеченные в пиар-компаниях, не занимающие больших должностей и не имеющие каких-то серьёзных регалий. Обычные труженики, производственники, как я и мои товарищи. Читая «Гудок», мы словно видим себя в профессиональном зеркале, позволяющем разглядеть как повод для гордости за себя и свою работу, так и какие-то недостатки, просчёты. И это помогает определить вектор приложения сил, чтобы стать лучше.

Конкурс

Вагон – понятие блуждающее

Загадка одного из ляпов так и осталась неразгаданной

Рассказывают, что во времена Ильфа и Петрова на стене гудковского кабинета, в котором готовились знаменитая едкая и смешная четвёртая полоса, появилась стенгазета «Сопли и Вопли». В ней помещались наиболее яркие журналистские ляпы. Позже стенгазета стала называться «Пейте соков натуральных», но по сути содержала те же ляпы, называвшиеся «очепятками».

К сожалению, время не сохранило эти стенгазеты, но можно представить, что там было, если прочитать заметку, опубликованную в «Гудке» № 213 от 27.01.21. Приводим её, как говорится, без купюр.

«Нагота и политпросвет На ст. Сергач М.-Каз. ж. д. ставилась живая газета «Метла». В литературном отделе выступила балерина Козлова, которая, как сообщает корреспондент, «полунагая блестяще исполнила «политпросвет».

Вот тебе и плоды просвещения. Для того чтобы тёмному, неграмотному товарищу рассказать голую правду, товарищи сами раздеваются.

Нельзя ли накрыть всех этих любителей бесполитпросветной наготы?»

В более позднее время роль собирателей окололитературных шедевров взяли на себя корректоры. Ещё с так называемых застойных времён они почти ежемесячно «издавали» полуподпольную газету «Свисток». Почему полуподпольную? Да потому что не у всех сменившихся за эти годы главных редакторов она вызвала положительные эмоции. На кого-то «Свисток» действовал как красная тряпка на быка, и под горячую руку могло многим достаться. Хотя справедливости ради надо сказать, что иногда виновниками очередного ляпа были не журналисты и уж тем более не корректоры. Судите сами.

Командированный на строительство БАМа корреспондент



Газета у нас, вообще-то, серьёзная...

Александр Логинов прислал в редакцию очередной материал, в котором рассказывалось о сооружении обходного тоннеля на 800-метровой высоте над уровнем моря. Статью отредактировали и отдали в машинописное бюро для перепечатки.

Получает наш сотрудник готовый текст и видит, что

800-метровая высота превратилась в 800-километровую! Разумеется, он исправил ошибку машинистки и отправил материал в набор. После обеда читает гранки и снова хватается за голову: опять вместо 800 метров – 800 километров! Снова правит и относит статью заместителю ответственного секретаря, который ведёт номер. Затем отправляется в министерство на совещание.

Начало

Первый номер

Как появилась наша газета



Вот такой «Гудок» получили железнодорожники в декабре 1917 года

Во время Октябрьского восстания Викжель попытался играть роль посредника между лагерями противников. А затем, угрожая забастовкой на транспорте, потребовал формирования «однородного социального правительства» со своим участием.

В центре сложилось «троевластие». Директивы одновременно шли из старого министерства, от народного комиссара путей сообщения и Викжеля. И это вызы-

В этот момент и появился «Гудок». Само название газеты, кратко, звучное, было воспринято как призыв к возрождению – переходу от хаоса к чётко организованному труду.

«Наши задачи» – так был озаглавлен первополосный материал. Он звал к объединению «под знаменем трудовой революции и лучших заветов международного трудового движения». Так что Всероссийский съезд железнодорожников открылся, можно сказать, по «Гудку».

Впрочем, он раскололся на главный вопрос – об отношении к Учредительному

«Гудок» стал верным другом, защитником и собеседником для многих железнодорожников

собранию и к власти Советов. И «левая» часть делегатов покинула зал. Они собрались в Петроградском институте инженеров путей сообщения и объявили о возобновлении работы Чрезвычайного Всероссийского железнодорожного съезда. Был избран Всероссийский Исполнительный комитет железнодорожников (Викжедор), утверждён новый тариф заработной платы, принято Положение об управлении железными дорогами.

Наслушавшись речей политиков, делегаты пришли к выводу: о путях возрождения транспорта «может судить только железнодорожник, и только он может понимать, какова должна быть союзная дисциплина в нашей среде».

Второй номер «Гудка» вышел в январе 1918 года. В нём были статьи, посвящённые III съезду Советов, забастовочному движению, положению на сети, оплате труда. Всего за два года вышло девять номеров «Гудка». Давались эти выпуски просто: голод, нехватка топлива, бумаги. Пришлось пережить три переезда, пока наконец редакция не приютило правление Производственного союза железнодорожников Северо-Западного округа путей сообщения. Весной 1920 года «Гудок» начинает выходить в Москве ежедневно. Издатели – Главполитпуть и ЦК Всероссийского профсоюза железнодорожников. Ответственным редактором «стартового» выпуска был опытный журналист Лев Сосновский.

Лев Троцкий видел в «Гудке» новое «орудие возрождения транспорта». В приказе по Наркомату путей сообщения от 28 мая 1920 года он писал:

«Газета «Гудок» должна быть верным отражением состояния транспорта, его прорек, недочётов, болезней, равно как и его успехов и завоеваний». Она должна «оповещать весь путёвский мир и всю страну о жизни нашего транспорта». И «Гудок» это делал. В 1925 году его тираж составлял уже 305 тыс. экземпляров (4-е место после «Правды», «Известий» и «Рабочей газеты»).

«Гудок» стал верным другом, защитником, добрым наставником и мудрым собеседником железнодорожника. Он набирал силу благодаря живой связи с сотнями тысяч людей.

Сергей Богатко

щие писатели и юмористы, но и журналисты-фантасты. Причём «фантазии» последних простигались порой очень далеко и широко. Разве не достойна восхищения такая, скажем, характеристика представителей ведущей железнодорожной профессии: «Бдительность во время рейса у местных машинистов сидит в крови». Другой «фантаст» побывал, наверное, впервые в депо и увидел там чудо-женщину: «Среди металлических болванок в душе её не угасто белое и голубое, цвели цветы».

А сколько менее красочных, но не менее уникальных открытий не дошли до читателей по «вине» всё той же корректуры: «Вагон – понятие блуждающее», «Путевые машины производят пыль, шум и вибрацию», «День знаний в университете завершился глубокой ночью», «Счастье и любовь – очень важные вещи, их надо редко использовать», «В концерте принимали участие акробаты, музыканты и

самонадеятельные артисты», «Колоритная фигура на политическом небоскрёбе», «Локомотив» открыл счёт после окончания сезона». Или вот ещё перлы: «Спасибо нашим предкам – человекообразным обезьянам – за то, что мы унаследовали от них видеть окружающий нас мир в цвете», «Тонкоствольные берёзки, как клавиши фортепианных октав, заводили песнь», «Это были настоящие оргии с медведями», «Выраживание помидоров безрассудным способом»...

Словом, чего только не бывало в нашей работе, которая, как известно, очень ответственная, напряжённая и нервная.

Николай Давыдов

От редакции Объявляем конкурс для любителей чтения. Назовите имена знаменитых писателей, работавших в «Гудке», и расскажите хоть одну связанную с ними историю.

ПРОГРАММА ТЕЛЕКАНАЛА С 30 ИЮЛЯ ПО 5 АВГУСТА (ВРЕМЯ МОСКОВСКОЕ)

Новости
понедельника
по пятницу

00.00, 01.00, 02.00, 03.00,
04.00, 05.00, 06.00, 07.00,
08.00, 09.00, 10.00, 11.00,
12.00, 13.00, 14.00, 15.00,
16.00, 17.00, 18.00, 19.00,
20.00, 21.00, 22.00, 23.00

Понедельник
30.07.2012

00.35
Индустриальные музеи мира.
Выпуск 19
01.30
Железные дороги мира.
Аляска, Канада
02.35
Индустриальные музеи мира.
Выпуск 20
03.35
На всех парах.
Выпуск 3
04.30
География пути. Иркутск.
Часть 1-я
05.30
Железные дороги мира.
Люксембург, Бельгия
06.35
Индустриальные музеи мира.
Выпуск 21
07.10
Интервью. Ю.Николссон,
генеральный директор ОАО
«Зарубежстройтехнология»
07.40
Безопасность на железнодорож-
ных переездах
08.10
Жизнь и кошелёк. Выпуск 2
08.35
Трансбиз: вчера, сегодня,
завтра
09.15, 11.25, 13.15, 15.15, 17.15,
19.15
Бизнес-класс
09.20
Поезд «Ласточка». Сертифи-
кационные испытания
09.45
Единая сеть питания
10.10, 11.15, 12.10, 14.10, 16.10
Обзор газеты «Гудок»
10.20, 12.20, 14.20, 18.25, 22.10
www.rzdtv.ru
10.30
Мой путь. Королева переезда
10.50
Экология сочинской
стройки
11.50
Машина времени. Трофейные
паровозы
12.30
Жизнь и кошелёк. Выпуск 2
12.40
Рационализатор Геннадий
Толчин
13.35
Туристические маршруты по
Транссибирской магистрали
13.50
Инновационный вагономо-
точный комплекс
14.30
Детская железная дорога 2.0
14.45
Железнодорожный моделизм
15.25
Интервью. В. Полянцев, ди-
ректор Дирекции розничного
бизнеса ОАО «Транскредит-
Банк»
15.50
Машина времени. Последний
магистральный пассажир-
ский паровоз серии П-36
16.20, 18.10, 20.10
Спорт за неделю
16.35
Модернизация Южно-
Кавказской железной дороги
16.45
Байконур.
Ракеты на рельсах
17.20
Интервью. С. Ильягуев,
генеральный директор
ООО «РЖД Тур»
17.30
Пути на Евро-2012
18.30
После смены. Железная
дорога в огороде. «Сапсан»
18.45
Системы автоведения
подвижного состава
19.30
Железные дороги мира.
Аляска, Канада
20.35
Индустриальные музеи мира.
Выпуск 20
21.35
На всех парах. Выпуск 3
22.30
География пути. Иркутск.
Часть 1-я
23.30
Железные дороги мира.
Люксембург, Бельгия

«РОССИЯ ИЗ ОКНА ПОЕЗДА».
ДОКУМЕНТАЛЬНЫЙ ФИЛЬМ



же, о железной дороге. Поездка на поезде дает человека к таким размышлениям, как увидеть новые места и необъятные

Воскресенье – 19.50

Вторник
31.07.2012

00.35	Индустриальные музеи мира.
Выпуск 21	
01.30	Железные дороги мира.
Дания, Швеция	
02.35	Индустриальные музеи мира.
Выпуск 22	
03.35	На всех парах.
Выпуск 4	
04.30	География пути. Иркутск.
Часть 2-я	
05.30	Железные дороги мира.
Аляска, Канада	
06.35	Индустриальные музеи мира.
Выпуск 23	
07.20	Интервью. М. Хромов, генеральный директор ОАО «МФЖД»
07.45	Туристические маршруты по Транссибирской магистрали
08.15	Железнодорожный моделизм
08.30	Станция Подмосковная
09.15	Уральские локомотивы: «Синара» и «Гранит»
09.30	Интервью. Ф. Пехтерев, генеральный директор Института экономики и развития транспорта
10.10, 11.15, 12.10, 14.10, 16.10	Обзор газеты «Гудок»
10.20	Спорт за неделю
10.35	Ветераны стальных магистралей
10.45	Мой путь. Жизнь особого назначения Виктора Бирюкова
11.40	Вокзал г. Белгород. Облик во времени
11.50	Машина времени. Последний магистральный пассажирский паровоз серии П-36
12.20	Ярославский электровозоремонтный завод
12.45	После смены. Железная дорога в огороде. «Сапсан»
13.15, 15.15, 17.15, 18.10, 19.15	Обзор печати
13.35	Обращение к пассажирам
13.45	Безопасность на железнодорожных переездах
14.35	Подготовка кадров для обеспечения высокоскоростного железнодорожного движения в России
14.50	Поезд «Ласточка»: технология производства
15.20	Интервью. В. Ребец, генеральный директор ЗАО «ЮКЖД»
15.35	Рославльский вагоноремонтный завод
16.20	Транссиб: вчера, сегодня, завтра
16.45	Вагонное депо Киров ГЖД
17.20	Интервью. Д. Пегов, генеральный директор Дирекции скоростного сообщения ОАО «РЖД»
17.35	Инновационный вагономоечный комплекс
18.15	Поезд «Ласточка». Сертификационные испытания
18.50	Мой путь. Королева переезда
19.30	Железные дороги мира. Дания, Швеция

«И В ОГНЕ НЕ ГОРИТ. ЛЕГЕНДЫ ЧУГУННОГО МОНСТРА».
ДОКУМЕНТАЛЬНЫЙ ФИЛЬМ



остаются в строю благодаря энтузиазму таких людей, как Евгений Ульянов, машинист-испытатель Экспериментального кольца ВНИИЖТа.

Воскресенье – 12.10

18.15

Антонина Моисеева – дважды ветеран
18.50
Коллективный договор ОАО «РЖД» на 2011–2013 годы
19.30
Железные дороги мира. Испания
20.35
Индустриальные музеи мира. Выпуск 24
21.35
На всех парах. Выпуск 5
22.30
География пути. Пермь
23.30
Железные дороги мира. Аляска, Канада

Четверг
02.08.2012

00.35	Индустриальные музеи мира.
Выпуск 20	
01.30	Железные дороги мира.
Люксембург, Бельгия	
02.35	Индустриальные музеи мира.
Выпуск 21	
03.35	На всех парах. Выпуск 6
04.30	География пути. Тюмень
05.30	Железные дороги мира. Да-
ния, Швеция	
06.35	Индустриальные музеи мира.
Выпуск 22	
07.15	Интервью. Д. Мёллер, пре-
зидент компании «Сименс» в	России
07.40	Программа энергосбереже-
ния ОАО «РЖД»	
08.10	Диндский тоннель: загадоч-
ная рукотворная пещера	
08.50	Мой путь. Королева переезда
09.15	Безопасность на железнодорож-
ных переездах	
09.30	Интервью. В. Столяр, главный
специалист по телемедицине	
департамента здравоохране-	ния ОАО «РЖД»
10.10, 11.15, 12.10, 14.10, 16.10	Обзор газеты «Удоч»
10.25	Рославльский вагоноремонт-
ный завод	
10.40	Магистраль.
Выпуск 2	
11.40	Инновационный
вагономоечный комплекс	
11.50	Машина времени. Товарные
поезда дореволюционной	поры
12.35	Уральские локомотивы:
«Синара» и «Гранит»	
12.50	Ветераны стальных магистралей
13.15, 15.15, 17.15, 18.10, 19.15	Обзор печати
13.35	Единая сеть питания
13.45	Индустриальные музеи мира.
Музей трамвая в Германии	
14.20	Поезд «Ласточка». Сертифи-
кационные испытания	
14.40	Магистраль.
Выпуск 3	
15.20	Интервью. Олег Атьков, вице-
президент ОАО «РЖД»	
15.50	Машина времени. Первый
металлический вагон	
16.20	Железнодорожный
моделизм	
16.45	Детская железная
дорога 2.0	

ИНТЕРВЬЮ. ВЕНИАМИН ПОЛЯНЦЕВ, ДИРЕКТОР ДИРЕКЦИИ
РОЗНИЧНОГО БИЗНЕСА ОАО «ТРАНСКРЕДИТБАНК»



Дирекции розничного бизнеса ОАО «ТрансКредит-Банк» Вениамин Поляnceв.

Понедельник – 15.25,
суббота – 07.00

О специальных программах кредитования для железнодорожников и постоянных клиентов банка рассказывает старший вице-президент, директор ссАО «ТрансКредит-

Суббота
04.08.2012

00.00	«БЕЛОРУССКИЙ ВОКЗАЛ». Художественный фильм
01.40	Железные дороги мира. Португалия
02.35	Индустриальные музеи мира. Выпуск 25
03.35	На всех парах. Выпуск 8
04.30	География пути. Ярославль
05.30	Железные дороги мира. Канада
06.00	«Крокодил Гена», «Чебурашка», «Шапокляк». Мультимедийные фильмы
07.00	Интервью. В. Полянец, директор Дирекции розничного бизнеса ОАО «ТрансКредитБанк»
07.35	На всех парах. Выпуск 9
08.00	Подстанционер. Визитная карточка железных дорог
08.35	Индустриальные музеи мира. Выпуск 26
09.15	Станция Подмосковная
09.30	География пути. Серпухов
10.10	После смены. Железная дорога в огороде. «Сапсан»
10.30	Железные дороги мира. Австрия
11.15	Поезд Москва – Ницца
11.35	На всех парах. Выпуск 10
12.00	«Каникулы Бонифация», «Катерок», «Тридцать восемь пупов».
13.15	Мультипликационные фильмы
13.35	Ветераны стальных магистралей
14.00	Железнодорожный моделизм
14.35	Подготовка кадров для обеспечения высокоскоростного железнодорожного движения в России
15.00	Индустриальные музеи мира. Выпуск 1
15.30	Интервью. М. Хромов, генеральный директор ОАО «МЖД»
16.00	География пути. Волоколамск
16.25	Мой путь. Королева переезда
17.00	Железные дороги мира. Остров Корсика
17.35	Магистраль. Выпуск 2
18.00	На всех парах. Выпуск 11
19.35	«БЕЛОРУССКИЙ ВОКЗАЛ». Художественный фильм
20.00	Мой путь. Жизнь особого назначения Виктора Бирюкова

20.10
Фирменные поезда

20.35	ИНДУСТРИАЛЬНЫЕ МУЗЕИ МИРА.
	Выпуск 2
21.30	ГЕОГРАФИЯ ПУТИ. АЛЕКСАНДРОВ
22.30	ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ МИРА.
	Индия
23.35	НА ВСЕХ ПАРАХ.
	Выпуск 12

Воскресенье
05.08.2012

00.00	«САПСАН», Я ЛЮБЛЮ ТЕБЯ».
01.30	КИНОАЛЬМАНАХ
02.35	ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ МИРА.
03.35	КАНАДА
04.30	ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ МИРА.
05.30	ИНДУСТРИАЛЬНЫЕ МУЗЕИ МИРА.
06.00	ВЫПУСК 26
07.15	На всех парах.
08.00	ВЫПУСК 9
09.30	ГЕОГРАФИЯ ПУТИ. СЕРПУХОВ
10.30	ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ МИРА.
11.00	АВСТРИЯ
12.00	«КАНИКУЛЫ БОНИФАЦИЯ», «КАТЕРОК», «ТРИДЦАТЬ ВОСЕМЬ ПОПУТАЕВ». МУЛЬТИПЛИКАЦИОННЫЕ ФИЛЬМЫ
13.15	Поезд Москва – Ницца
14.30	На всех парах. Выпуск 10
15.00	Подготовка кадров для обеспечения высокоскоростного железнодорожного движения в России
16.35	ИНДУСТРИАЛЬНЫЕ МУЗЕИ МИРА.
17.00	ВЫПУСК 7
18.15	Ветераны стальных магистралей
19.30	ГЕОГРАФИЯ ПУТИ. ВОЛОКОЛАМСК
20.00	Мой путь. Королева переезда
21.30	ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ МИРА.
22.00	Остров Корсика
23.00	Магистраль. Выпуск 2
24.35	На всех парах. Выпуск 11
25.10	«И в огне не горит. Легенды чутунного монстра».
26.10	Документальный фильм
27.30	Поезд в средневековую Русь
28.25	Уральские локомотивы: «Синара» и «Гранит»
29.40	Экология сочинской стройки
30.00	Интервью. Д. Горбатов, начальник управления доходности и программы лояльности ОАО «Федеральная пассажирская компания»
31.35	ИНДУСТРИАЛЬНЫЕ МУЗЕИ МИРА.
32.00	Музей моделей железных дорог
33.00	Интервью. В. Столяр, главный специалист по телемедицине департамента здравоохранения ОАО «РЖД»
34.30	ГЕОГРАФИЯ ПУТИ. АЛЕКСАНДРОВ
35.05	Новочеркасский электровозостроительный завод
36.30	ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ МИРА.
37.00	Индия
38.00	Магистраль. Выпуск 3
39.35	На всех парах. Выпуск 12
40.00	«САПСАН», Я ЛЮБЛЮ ТЕБЯ».
41.30	КИНОАЛЬМАНАХ
42.30	Безопасность на железнодорожных переездах
43.50	«Россия из окна поезда».
44.00	Документальный фильм
45.35	ИНДУСТРИАЛЬНЫЕ МУЗЕИ МИРА.
46.00	ВЫПУСК 16
47.30	ГЕОГРАФИЯ ПУТИ. ПОДОЛЬСК
48.30	ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ МИРА.
49.35	Греция
50.35	На всех парах.
51.00	ВЫПУСК 13

МАСТЕР-КЛАСС

Уроки от чемпионов

Лучшие игроки сильнейшей команды мирового пляжного футбола – ПФК «Локомотив» – побывали в детском оздоровительном лагере железнодорожников имени Константина Заслонова в Подмосковье и провели с ребятами мастер-класс. Дети с интересом слушали рассказ футболистов о матчах команды на первенстве мира, где «Локо» стал чемпионом, обыграв знаменитых бразильцев. А после общей разминки ребята в зависимости от симпатий – каждый из них выбрал на поле своего кумира – разделились на группы. С мальчишками, которые в будущем видят себя классными вратарями, занимался лучший голкипер планеты в пляжном футболе Андрей Бухлицкий. При этом Андрей и в воротах стоял, отражая удары мальчишек, и провёл несколько показательных ударов. Во время матчей он любит сам подключаться к атакам.



АЛЕКСЕЙ МАКАРОВ И ЕГО ТОВАРИЩИ ПО КОМАНДЕ, ВСТРЕЧАЯСЬ С РЕБЯТАМИ, ПОВЫШАЮТ ИХ ИНТЕРЕС К ПЛЯЖНОМУ ФУТБОЛУ

Филигранную технику владения мячом, характерную именно для пляжного футбола, заворожённым мальчишкам продемонстрировали капитан «Локо» и сборной России Илья Леонов и Алексей Макаров. А один из лидеров команды Егор Шайков не только ознакомил их с тактическими тонкостями игры, но и прокомментировал действия арбитра в спорных ситуациях. После завершения мастер-класса чемпионы мира дали ребятам автографы, сфотографировались с ними на память. И пообещали, что поездки пляжного «Локо» в ведомственные лагеря отныне станут традиционными.

ВЛАДИМИР СУЕТИН

ВЕЛОГОНКА

Неоправданные надежды

На завершившейся в Париже многодневной велогонке «Тур де Франс» в генеральной квалификации первенствовал британец Брэдли Уиггинс из Sky ProCycling. Лидер российской «Катюши» Денис Меньшов занял 15-е место, его одноклубник Эдуард Ворганов – 19-е. В командном зачёте «Катюша» стала восьмой. Завоевать более высокое место помешала потеря двух сильных гонщиков – Оскара Фрейре и Владимира Гусева, которые были способны бороться за победу на отдельных этапах. По ходу «Большой петли» травмировался и Александр Кучинский. Если же говорить о «Катюше» в целом, её по-прежнему считают сильной, имеющей в будущем хорошие перспективы. Международный союз велосипедистов с учётом «Тур де Франс» опубликовал новый рейтинг. «Катюша» расположилась на престижной третьей позиции. В индивидуальном зачёте её капитан, испанский легионер Хоаким Родригес, занимает второе место.

ВЛАДИМИР СУЕТИН

ЦИФРЫ | ФАКТЫ

1 млрд

телезрителей, по данным британской корпорации BBC, будут наблюдать торжественную церемонию открытия Олимпийских игр в Лондоне. Стоимость церемонии эксперты оценивают в 27 млн фунтов стерлингов. В ней примут участие не только спортсмены и волонтеры, но и домашние животные. В частности, для воссоздания картин британской сельской местности были отобраны 70 овец, 12 лошадей, 10 кур, столько же уток, 9 гусей, а также три коровы и две козы. Билеты на открытие Олимпиады стоят от 12 до 500 фунтов стерлингов. Олимпиаду будут освещать 20 тыс. журналистов, а безопасность обеспечивать 23,5 тыс. полицейских и сотрудников спецслужб, 7,5 тыс. солдат.

Виктор Казаков

Линия атаки

Успех открывает

Специалисты считают, что «Локо» мог победить и с более крупным счётом



ВИКТОР ОБИННА (С МЯЧОМ) НА ПЕРВЫХ МИНУТАХ МАТЧА МОЩНО ПРОБИЛ ПО ВОРОТАМ СОПЕРНИКА, ЗАДАВ НАСТУПАЮЩИЙ ХАРАКТЕР ИГРЫ «ЛОКО»

КАК УЖЕ СООБЩАЛ «Гудок», первый матч нового футбольного сезона московский «Локомотив» выиграл – 3:2. Причём сделал это на выезде и в противостоянии с одним из новичков премьер-лиги, исполненным немалых амбиций.

Первый успех сезона проанализировал в недавнем прошлом один из ведущих тренеров спортивной академии железнодорожников Олег Хаби. – Вполне ли заслужил «Локомотив» победу в матче с «Мордовией»?

– Думаю, вряд ли кто поспорит с тем, что эти три очка «Локо» заслужил. Наша команда уверенно начала матч и, пусть первой пропустила гол, вскоре выдала великолепную десятиминутку, в ходе которой обеспечила себе победу. Кстати, вспомните: после этого «Локо» мог увеличить счёт и до 4:1, и до 5:1. Во втором тайме наши немного сбавили темп, и, как следствие, «Мордовия» один гол отыграла. Но тому есть объективная причина: команда у нас очень молодая, а у молодых ребят, когда они получают значительное преимущество, очень часто наступает успокоение. Да, «Локомотив» пропустил второй гол, но вовсе не «рассыпался», а, наоборот, вполне мог забить ещё. – Отличиться могли и хозяева. Сравняя «Мордовия» счёт, восторжествовала бы справедливость или?.. – Ну что вы, я уже отметил, что «Локо» одержал заслуженную победу. И если бы саранская команда счёт сравнивала, заработанное ею очко было бы сродни свалившемуся на голову счастью.

К слову, тому, что из Саранска мы увезли три очка, я рад вдвойне. Во-первых, победа одержана в первом же туре, а знаете, как важно выиграть в стартовом матче! Теперь ребята пойдут вперёд в полной уверенности в своих силах. Вероятно, кто-то поспорит – победить команду, которая ещё не так давно играла уровнем ниже, не столь и сложно. Так могут рассуждать люди, не знающие, что такое футбол.

Действительно, саранский выходец из первого дивизиона насеял немало ошибок. Но вы видели, с какими горящими глазами вышли на поле его

одним из лидеров, а его стремительных проходов опасались все соперники – как они ни старались нейтрализовать Самедова, его передачи регулярно становились голевыми. Вот и в Саранске Александр был одним из лучших. И, уверен, будет одним из лучших – «Локо» получил в его лице значительное усиление. – Очевидно, ко двору пришёлся и хороватый защитник Ведран Чорлука...

Этот парень успешно выступал за клубы – лидеры чемпионатов Англии и Германии, а в «Локомотив» он пришёл как готовый игрок основного состава.

Все видели, с какими горящими глазами вышли на поле игроки «Саранска».

Бороться с ними будет непросто любому сопернику

игроки? Бороться с ними, во всяком случае, на первых порах, будет непросто любому сопернику. Ну а наш «Локомотив» сумел не просто победить его, а сделал это на выезде. – В команду вернулся Александр Самедов, и на своём левом фланге он был лучшим. С такой оценкой вы согласны? – Это очень приличный крайний полузащитник. Разве можно сравнивать того – очень, скажем так, мягкого Самедова – с тем, кто защищает цвета нашей команды сейчас? В последние годы Саша возмужал и превратился в настоящего мастера. Помните, как он играл в своём прежнем клубе – московском «Динамо»? В нём он был

У него приличные физические данные, он здорово готов технически, думаю, получить в своё распоряжение такого новичка мечтает любой тренер. А теперь он – настоящий герой наших болельщиков, сумел забить за «Локомотив» в первом же своём матче. И, более того, его гол оказался победным. Но я позволяю себе поосторожничать. Конечно, здорово, что в нашей команде появился такой мастер, однако очень уж не хочется, чтобы он повторил пример Мануэла Да Кошты. Как вы помните, этот португальский защитник в «Локо» начал тоже здорово, а потом «потерялся». Давайте надеяться, что с Ведраном такая история не случится.

– Наблюдая за матчем с «Мордовией», новый тренер «Локомотива» Славен Билич, по традиции, был чрезвычайно эмоционален. Не стоит ли клубному руководству его немного пожурить, ведь так можно «заработать» удаление?

– В ходе матча эмоции часто бьют через край, и подчас выплёскивать их просто-напросто необходимо. Но, во-первых, воспитанный европеец Билич вовсе не лез выяснять отношения к судьям или к тренеру соперника. А, во-вторых, если он себе это когда-нибудь позволит, то, уверен, совсем не в грубой форме, и единственное, чем за это может быть наказан клуб, – это небольшой денежный штраф за выход из ограниченной для тренера зоны.

– Вместе с тем, наверное, стоит пожурить Магомед Оздоева, который, после того как забил гол, заработал удаление?

– Конечно, Магомеду лучше было бы не толкать соперника. Я не раз общался с этим парнем и могу сказать вам, что он – очень воспитанный молодой человек. То есть такой выплеск эмоций в целом ему не свойствен. Теперь ему предстоит отбивать неожиданную для всех нас дисквалификацию, и не сомневайтесь, что он подумает и более себе такого не позволит. – В целом, по-вашему, на что может рассчитывать обновлённый «Локомотив»?

– Сезон только начался, и гадать на этот счёт не имеет смысла. Но в любом случае не стоит сомневаться, что железнодорожники будут бороться за медали самого высокого достоинства. Так давайте пожелаем ему успехов!

Беседовал Андрей Мельников

ФУТБОЛ

Новые лица

Сформирован тренерский штаб сборной страны

Новый главный тренер сборной Фабио Капелло определился со своими помощниками. В тренерский штаб вошли пять его соотечественников, а также два российских специалиста.

К формированию тренерского штаба Фабио Капелло подошёл основательно. Дабы между ним и коллегами не возникло недопонимания, в свою команду он решил взять опытных, проверенных временем и делом людей, с которыми будет говорить на одном языке. Во всех смыслах этого слова.

Должности спортивного директора сборной и главного помощника главного тренера займёт Оресте Чинквини, который ранее работал в менеджменте таких известных итальянских клубов, как «Лацио», «Парма» и «Фиорентина». Вторым тренером команды станет Итало Гальбьяти, трудившийся вместе с Фабио в «Роме», «Ювентусе» и «Реале». Физподготовкой займётся Массимо Нери, работавший с голкиперами призван Франко Танкреди. Известный в прошлом футболист сборной Италии Кристиан Пануччи займётся просмотром соперников нашей команды по отборочной группе чемпионата мира 2014 года.

Из россиян помощником синьора Капелло будут владеть итальянским языком Андрей Талалаев и Николай Писарев, который войдёт в расширенный состав тренерского штаба в качестве наставника молодёжной сборной. Предполагается, что Капелло, Чинквини и Гальбьяти будут жить в России, а Нери и Танкреди – приезжать в страну на официальные матчи и сборы.

Между тем стали известны имена людей, чьи кандидатуры были выдвинуты на выборы президента Российского футбольного союза. Ими стали министр спорта Виталий Мутко, президент Фонда развития футбола Алишер Аминов, известный в прошлом футболист сборной СССР Евгений Ловчев, а также бывший глава Профессиональной футбольной лиги Николай Толстых и вице-спикер Государственной думы Игорь Лебедев. Выборы состоятся на внеочередной конференции 3 сентября.

Надежда Гущина

БАСКЕТБОЛ

Вне игры

Атакующий защитник «Локомотива-Кубань» Максим Григорьев пропустит Олимпиаду из-за пневмонии

Главный тренер мужской сборной России Дэвид Блатт определился с окончательным составом команды, которая будет бороться за медали на Олимпиаде в Лондоне.

В турнире примут участие 12 игроков. Это Семён Антонов, Евгений Воронов, Сергей Карасёв, Александр Каун, Андрей Кириленко, Тимофей Мозгов, Сергей Моня, Антон Понкрашов, Виталий Фридзон, Дмитрий Хвостов, Виктор Хряпа, Алексей Швед. В окончательную заявку не попал считавшийся кандидатом на поездку в Лондон игрок «Локомотива-Кубань» Максим Григорьев. Участвовать в главном турнире четырёхлетия Максиму помешала пневмония. Игрок был госпитализирован в Федеральный медико-биологический центр им. А.И. Бурназяна России. По предварительным прогнозам, на лечение уйдёт от двух до трёх недель.

В Лондон команда отправится утром 27 июля, а уже 29-го в 23.00 по московскому времени сразится с командой Великобритании. Между тем наш соперник по стартовому поединку в рамках подготовки к турниру в Брюсселе провёл товарищеский матч со сборной Бельгии, которой уступил со счётом 56:79. Однако результат этой встречи ещё ни о чём не говорит. Дело в том, что в поединке с бельгийцами тренерский штаб предоставил отдых сразу нескольким лидерам команды. Словом, с соперником по первой встрече надо держать ухо востро. Тем более что он играет при поддержке родных трибун.

Провели контрольный поединок и два других наших противника по группе: во французском Страсбуре встречались сборные Бразилии и Австралии. Со счётом 87:71 победу одержали латиноамериканцы. Другой наш оппонент – команда Китая – в товарищеской встрече с минимальным счётом уступил сборной Польши – 79:81.

Надежда Гущина

КРОССВОРД

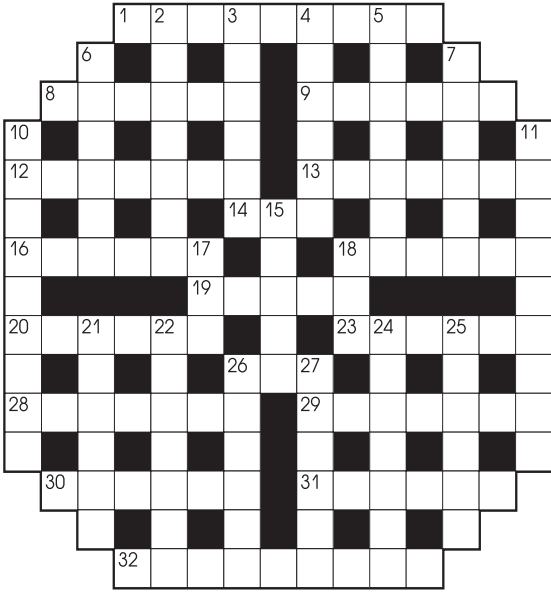
ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Революционная полоса препятствий. 8. Не самый демократичный вариант правителя. 9. Устройство, приводящее продукты в «замешательство». 12. Излишества картёжника и выпивохи. 13. Результат контакта стали и кислорода. 14. Из чего сделана шашка, способная снести голову наезднику, но и коню? 16. Древнее государство, знаменитое своим воспитанием. 18. Она может выручить, если вратарь бессилён. 19. Процесс обработки железа, пока оно горячо. 20. Метровая кошка, гуляющая сама по себе по американским лесам. 23. Холодный орган чекиста по Ф. Державскому. 26. Оно заранее обречено сказочником на поражение. 28. Церковная мелодия во все колокола. 29. Старания больного, прикидывающегося здоровым. 30. Единица длины, равная 10 в минус 6 степени метра. 31. Биологическое явление, заменяющее животным парикмахерскую. 32. «Самоудалившийся» аппендикс коллектива.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

2. Знамя для знаменосца или молот для кузнеца. 3. Его пишет офицер, когда хочет доложить. 4. Европейский «предок» жилета. 5. Учитель по русскому языку никогда не задаёт его писать на дом. 6. Одна из кличек Сивки-Бурки. 7. О том, что считать невозможно, говорят: «Имя им – ...». 10. Что такое «стрем» на криминальном жаргоне? 11. Сиамские близнецы, рождённые судовойферью. 15. «Происшествие», время от времени случающееся в горах и с рублём. 17. Кусочек от «Дяди Вани» или «Бесприданницы». 18. Медленный аллор без фазы подвисания. 21. «Розу белую с чёрною жабой я хотел на земле повенчать» (русский поэт). 22. Деталь верхней одежды, за которую принято хватать противника в драке. 24. Свойство нравиться другим людям. 25. Что испорчено у сутулого человека? 26. Лучшее лекарство против суеверия. 27. От какого количества могут глаза разбегаться?

Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 25 июля

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Храп. 4. Периметр. 9. Спеццовка. 10. Услада. 12. Артель. 13. Государь. 15. Смокинг. 16. Верн. 20. Небо. 21. Гиацинт. 24. Колготки. 25. Невроз. 27. Печень. 28. Заправка. 29. Бактерия. 30. Литр.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

2. Реестр. 3. Проблема. 4. Пика. 5. Мускус. 6. Трафарет. 7. Эскадрон. 8. Дань. 11. Ножницы. 14. Скрипка. 17. Нумизмат. 18. Оболочка. 19. Интервью. 22. Корнет. 23. Привет. 24. Купе. 26. Заря.