

РЖД планируют провести опытную контрейлерную перевозку по маршруту Хельсинки – Санкт-Петербург – Москва

Северный морской путь может стать крупной международной транспортной артерией

РДМ

КОНТАКТ

Юбилей компании!
Нам 10 лет!

Приглашаем посетить наш стенд А29 на выставке NDT 2011
22-24 марта 2011 г. в СК «Олимпийский», Москва

17 марта 2011 года	WWW.GUDOK.RU
четверг	WWW.GUDOK.INFO
№ 42 (24762)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная газета	с 23 декабря 1917 года	147933 экземпляра

От редакции

Грейфером по карману

Говоря о проблемах, связанных с повышением пропускной способности сети, чаще всего упоминают такие негативные моменты, как недостаточный уровень организации ремонтно-путевых работ или неэффективное использование тяги. Спорить не будем, вероятно, эти факторы и можно назвать основными препятствиями для дальнейшего развития отрасли. И компания прилагает немало сил, чтобы исправить положение. Но есть и ещё один аспект проблемы, неподвластный железнодорожникам, – массовое повреждение полувагонов в портах при грейферной разгрузке. Об этой беде известно давно, только вот среди её последствий называют в основном убытки, понесённые собственниками вагонов. Но это ещё далеко не всё. Дело в том, что, по статистике, каждый третий вагон после выгрузки грейфером отцепляется на ближайших ПТО для текущего ремонта. Подвижной состав, само собой, остаётся на станционных путях и без того загруженных припортовых направлений, ограничивая пропускную способность, снижая свободу маневра для локомотивов и путевых машин. Традиционный «лидер» по количеству повреждённых вагонов – Мурманский торговый порт, но особенно остро стоит этот вопрос именно для предельно загруженных Дальневосточной и Забайкальской. Так, в 2010 году при грейферной выгрузке в тихоокеанских портах было повреждено более 27 тыс. полувагонов. Ясно, что решение этой проблемы может быть лишь одно – оснащение портов современным оборудованием, позволяющим сохранять вагоны. Только в большинстве портов не очень-то хотят тратиться на дорогостоящую технику, нет для этого стимула. Чтобы получить штраф за повреждённый вагон, нужно пройти долгую и нудную судебную процедуру, в ходе которой необходимо документально доказать, что подвижной состав повреждён именно грейфером. А можно и не доказывать, поэтому владельцы вагонов нередко, стиснув зубы, предпочитают молча платить за их ремонт. Изменить ситуацию могла бы система страхования подвижного состава. Безусловно, на первом этапе она потребует от операторов увеличения расходов. Зато после того, как страховая компания «разденет» порт за битьё вагонов, их станут меньше повреждать. А это значит, «больные» вагоны перестанут забивать пути и грузы пойдут быстрее.

Цифра дня

6,2 млрд

руб. будет вложено в комплекс автоматизации и телемеханики ОАО «РЖД» в 2011 году. В эксплуатацию введут 644 стрелки и 158 км автоблокировки.

Блиц

Скоростной приоритет

В РЖД рассматривают возможность перевозки пассажиров между двумя столицами за полтора часа

ФОТО СЕРГЕЯ ГОДИНА

Валентин Гапанович, старший вице-президент ОАО «РЖД»

– Валентин Александрович, какова общая стратегия развития высокоскоростного движения? – Перспективы определены в программных документах и указе президента страны. В русле этих документов разрабатываются технические нормативы, необходимые для проектирования, строительства и эксплуатации высоко-

скоростного железнодорожного транспорта в нашей стране, в том числе путем адаптации международных стандартов и стандартов иностранных государств. – Каковы приоритетные направления развития высокоскоростного движения? – Это в первую очередь Москва – Санкт-Петербург, а на дальнейшую перспективу – Москва – Нижний Новгород и Москва – Минск – Варшава – Берлин. В планах создание высокоскоростного пассажирского сообщения со скоростями до 400 км/ч, полигон которого к 2030 году при реализации максимального варианта развития превысит 1,5 тыс. км. ОАО «РЖД» прорабатывает вопрос строительства высокоскоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург с обеспечением времени хода 1 час 30 минут. – Какие основные задачи стоят перед компанией в рам-

ках подготовки к чемпионату мира по футболу? – Определение перспективных объёмов перевозок пассажиров и размеров движения ускоренных, скоростных и высокоскоростных пассажирских поездов в период проведения матчей чемпионата мира, организация пропуска грузопотоков в период проведения форума, проведение необходимых мероприятий по развитию железнодорожной инфраструктуры для обеспечения пропуска ускоренных, скоростных и высокоскоростных поездов в период матчей чемпионата. Кроме того, в ведении компании организация и развитие интермодальных пассажирских перевозок на маршрутах аэропорт – город в городах проведения матчей чемпионата мира, развитие вокзальных комплексов. БЕСЕДОВАЛ ВСЕВОЛОД КОЛУПАЕВ

Планы

Деньги на подходе к порту

Усть-Луга нуждается в развитии транспортной инфраструктуры

ФОТО: ЛЕОНИД ПОРОШИН

Инфраструктура должна соответствовать объёмам перевалки

инфраструктура за пределами порта не должна стать узким горлышком на пути обработки возрастающих потоков грузов», – отметил Сергей Иванов. По словам заместителя председателя правительства, к концу этого года будет введена в строй первая очередь Балтийской трубопроводной системы-2 (БТС-2). Объём перекачки нефти в порт Усть-Луга составит 30 млн тонн в год (вторая очередь системы предусматривает перекачивание 50 млн тонн). «БТС-2 даёт нам возможность наряду с БТС-1 направлять и переваливать основные потоки российской нефти в российских портах», – рассказал Сергей Иванов. Помимо окончания строительства самой трубопроводной системы и терми-

нала, в порту необходимо будет провести дноуглубительные работы. Это позволит подходить к пирсам танкерам водоизмещением до 100 тыс. тонн. Кроме того, по словам Сергея Иванова, «Сургутнефтегаз» уже отправляет в Усть-Лугу нефтепродукты железнодорожным транспортом. Общие объёмы перевалки действующих терминалов порта выросли за прошедший год на 13,6%. Только перевалка автомобилей через терминал Юг-2 увеличилась в 3,8 раза. Ожидаемый рост объёмов перевалки порта в этом году за счёт ввода новых мощностей – ещё около 50%.

>Окончание | 2

Рейд

Очень большие уши

Для проезда без билета в пригородных поездах остаётся ещё немало лазеек

С начала года за пригородные перевозки отвечают специально созданные компании. Редакция «Гудка» решила проверить их на прочность, примерив на корреспондентов «заячье» шкуру. И убедилась: суровые контролёры, высокие заборы и неподкупные турникеты не останавливают безбилетников. Оплата поездки остаётся делом совести пассажира.

«Туалетный» вояж Дзержинск – Нижний Новгород – самое востребованное направление на Горьковской дороге. Его я и выбрал, собираясь в безбилетную поездку. Попасть на перрон без билета оказалось несложно. Я легко застрял в толпе, шедшей встречать какой-то дальний поезд. Сел в электричку. Вот, думаю, теперь-то мне и предстоит поездок с бригадой контролёров. Раньше в этой обычно многолюдной электричке мест хватало

ФОТО АЛЕКСАНДРА СКОРНИКА

не всем, но теперь – свободно. В феврале билеты всерьёз подорожали. Автобусом можно и подешевле добраться. Народу мало – контролёров можно заметить издали. Но они так за 50 минут и не пришли. – Что-то не проверяют сегодня. Вчера были. Сунула десятку, – поделилась со мной подруга. А вот уже в Дзержинске в электричку, которая дальше идёт на

Гороховец, попасть можно было, только пройдя сквозь ряд сотрудников ЧОПа. Они внимательно проверяли билеты у всех, кто торопился к поезду. Теперь надо обратно в Нижний. В Дзержинске я встречаю знакомого. Говорю, что попробую вернуться без билета назад. Например, на проходящем поезде Фролищи – Нижний Новгород. И слышу в ответ: «Ставим эксперимент! Жди тут!»

Спустя пару минут он вернулся с широченной улыбкой и с «билетом» в руках: – Держи. Будешь садиться – покажешь. Я стал рассматривать бумажку. Это чек на услуги вокзального туалета. – Так они же меня не пустят! Даже логотипа на обороте нет. – Дата сегодняшняя. Пустят! Вот и поезд. Из вагона выходят две проводницы и проверяют билеты. Мой и правда не вызывает никаких вопросов. Но выйти в город в Нижнем я по туалетному чеку не смог. Турникеты установлены в пяти местах. И нигде у меня не получилось ни двинуться с наглым видом, ни разжалобить контролёров. Они жёстко направляли к кассе. Я изучил заборы: к ним нет даже тропок. Безнадёжно. Осталось предъявить билет. Николай Морохин Нижний Новгород >Окончание | 4

ПЛАНЫ

Деньги на подходе к порту

>Начало | 1

А на 2012 год предполагается ввод в эксплуатацию контейнерного терминала, балтийского металлургического терминала, комплекса по перевалке и фракционированию стабильного газового конденсата и продуктов его переработки, терминала нефтепродуктов и бункеровки, терминала по перегрузке сжиженных углеводородных газов. Кроме того, по словам Сергея Иванова, сейчас три крупных инвестора – «Сибур», СУЭК и Российская зерновая компания – рассматривают возможность строительства терминалов в порту Усть-Луга. Как рассказал «Гудку» Вадим Морозов, в будущем объём перевалки порта должен составить 120 млн тонн. Из них 95 млн тонн предполагается завозить по железной дороге. «До 2012 года РЖД выполнят все возложенные обязательства. В объёме до 28 млн тонн гарантированно привезём по железной дороге», – отметил он. По словам Вадима Морозова, остаётся проблема финансирования программы развития железнодорожных подходов к порту. Проект «Комплексная реконструкция участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива» изначально был включён в подпрограмму «Железнодорожный транспорт» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)». Его финансирование в 2010–2012 годах предусматривалось за счёт инвестиционной составляющей в тарифах на перевозки в объёме 46,2 млрд руб. Однако инвестиционная составляющая в железнодорожных тарифах не была введена, поэтому компания инвестирует средства из своих источников. До 2011 года инвестиции ОАО «РЖД» составили 30 млрд руб., в этом году компания вложит 14 млрд, в следующие два года – ещё 14 млрд руб. Но для того чтобы привезти больше грузов, надо электрифицировать участок от Гатчины до Усть-Луги и построить хотя бы первую очередь сортировочной станции. Необходимы минимум 25 млрд руб. в ближайшие два года. «Это одно из поручений, которое будет записано в протоколе сегодняшнего совещания», – отметил Вадим Морозов. При изыскании средств ОАО «РЖД» сможет обеспечить пропуск в 2014 году до 70 пар поездов в сутки или до 77 млн тонн грузов в год и максимально приблизится к согласованным параметрам работы. Вместе с тем Вадим Морозов сообщил, что в развитии железнодорожной инфраструктуры нуждаются и дальние подходы к порту Усть-Луга – направления от Вологды, Череповца, Бабаева и Волховстроя. На это нужно 18,6 млрд руб. Кроме того, чтобы выйти на максимальный объём перевозок, необходимо развивать направление от Сонкова до Мги (ещё 50 млрд руб.) «Именно в 2011 году должны быть определены источники финансирования», – подчеркнул Вадим Морозов. **Яна Позолотчикова,** сов. корр. «Гудка» Санкт-Петербург

Решение

Избавят от крюка

ГОРОЖАНАМ ОБЕСПЕЧАТ БЕЗОПАСНЫЙ ПЕРЕХОД ЧЕРЕЗ ПУТИ

ГОРЬКОВСКАЯ ДОРОГА И власти Дзержинска в ближайшие месяцы оборудуют новые переходы через пути. Поводом для этого стали обращения с сотнями подписей.

Железная дорога в Дзержинске – ось города, вытянутого на 25 км. И если его промышленный центр развивался по одну сторону магистрали, то жилые районы выросли по другую. Были времена, дзержинцы пересекали пути, где хотели, но в прошлом году линию огородили. Есть два путепровода, пешеходный мост и тоннель, настлы. Но они не у каждого дома. И это не устраивает местных, которые начали писать жалобы. – Все это из-за «Сапанов», – сетует горожанка Ольга Новоселова. – Раньше можно было напрямую ходить и к рынку, и к остановкам троллейбуса. Да, понимаю, поезда идут, опасно. Так смотреть надо! А теперь приходится к пешеходному мосту внавалё топать, потом назад – по другой стороне. А это лишних полтора километра.

Впрочем, на дороге говорят, что установка забора не связана со скоростными поездами, хотя, конечно, это обстоятельство её ускорило.

– Причин огородить линию и без того немало. Станция Дзержинск – не место для посторонних людей, особенно если учесть, что среди её грузов бывают опасные, – говорит заместитель главного инженера дороги по Горьковскому региону Сергей Фадеев.

Станция с интенсивным движением опасна и сама по себе. За последние шесть лет здесь травмировано поездами 36 человек, большинство из них погибли.



Люди понимают опасность таких переходов, но предпочитают рисковать

– Другое дело, что через пути требуются переходы. Но их расположение и место постройки нового пешеходного моста определила совместно с нами городская власть, которая представляла интересы дзержинцев. А если жалуются, значит, не всё было сделано удачно и надо работать дальше, – отметил Сергей Фадеев.

Представители дороги и администрации города встретились с авторами писем. Результат утешителен. В этом году дорога обустроит и оборудует сигнализацией четыре перехода из южной части города к остановкам трамвая и троллейбуса, что на другой стороне линии. А администрация подаст заявку на

Проект

КОНТРЕЙЛЕРНЫЙ ЭКСПЕРИМЕНТ

Для развития современного вида перевозок необходима соответствующая инфраструктура



ФОТО: ТИТАЛОВА

В ТЕКУЩЕМ ГОДУ КОМПАНИЯ ПЛАНИРУЕТ ПРОВЕСТИ ОПЫТНУЮ КОНТРЕЙЛЕРНУЮ ПЕРЕВОЗКУ ПО МАРШРУТУ ХЕЛЬСИНКИ – САНКТ-ПЕТЕРБУРГ – МОСКВА НА БАЗЕ ПЛАТФОРМЫ ПРОИЗВОДСТВА ФИНЛЯНДИИ.

О таком решении объявили вчера в рамках совместного заседания в ОАО «РЖД» комиссии Российского союза промышленников и предпринимателей по транспорту и транспортной инфраструктуре и комитета Государственной думы по транспорту, центральным вопросом которого стала организация в стране контрейлерных перевозок. «На данном маршруте при наличии логистических центров контрейлерные перевозки могут быть вполне успешны. Также они позволят ускорить продвижение грузов через границы с Польшей, Литвой, Латвией», – заявил руководитель комиссии РСПП по транспорту и транспортной инфраструктуре, президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин. – Пока, к

Для контрейлерных перевозок прежде всего необходимы специальные платформы

сожалению, нет нормативного основания для организации контрейлерных перевозок. Нам нужно совместными усилиями с органами законодательной власти решить данную проблему. Кроме того, по мнению участников заседания, необходимо усовершенствовать тарифную политику.

Также предполагается провести пилотные перевозки по территории Московской области.

Как сообщил вице-президент ОАО «РЖД» Вячеслав Лемешко, в компании рассматриваются результаты предпроектных проработок создания «железнодорожных портов», где будет осуществляться перегрузка большегрузных автомобилей, бизнес-планы создания терминально-логистических центров в Новосибирске, Нижнем Новгороде, Калининграде и Москве. Активная работа в этом направлении проводится с администрациями ещё более чем 20 субъектов Федерации.

Как рассказала «Гудку» руководитель центра логистики Отраслевого центра внедрения Татьяна Кондрашенко, в своё время ОАО «РЖД» разработало ТЭО организации контрейлерных перевозок. Для данного вида перевозок необходимы три основные составляющие: специализированный железнодорожный подвижной состав, терминальная инфраструктура с соответствующим погрузо-разгрузочным оборудованием и автомобильные тягачи с полуприцепами. В ТЭО были рассмотрены различные варианты организации контрейлерных перевозок, но наиболее эффективным оказался вариант перевозки сменных кузовов без автотягачей. Но для создания такой системы необходимо определить всех участников этого проекта и объединить их интересы в рамках совместной организационно-правовой модели.

Альбина Булатова

Соседи

Обустройство в кредит

ТУРКМЕНСКИЙ УЧАСТОК СОЗДАДУТ НА ЗАЙМЫ

Совет директоров Азиатского банка развития (АБР) принял решение выделить туркменн **и \$125 млн на технологическое обустройство участка железной дороги в рамках транспортного коридора «Север – Юг».**

На участке железной дороги протяжённостью 311 км между станциями Берекет и Бужун будет обеспечено электроснабжение, а также проведены системы сигнализации, автоблокировки и связи.

Как заявил «Гудку» первый заместитель министра железнодорожного транспорта Туркмении Гельдымурат Аманджаев, предполагается провести вдоль магистрали две 10-киловольтные линии электропередачи (основную и резервную). Кроме того, планируется установить распределительные трансформаторы, а также реконструировать подстанции на станциях Гызылгая и Берекет. Кроме того, за счёт кредита АБР планируется закупить специальную технику по обнаружению нагрева бусы, а также одну пескоочистительную и две щетноочистительные машины.

Как рассказал Гельдымурат Аманджаев, исполнитель ра-

Северная

Ранние субботники

В Архангельске апреля не дождались

Железнодорожники Архангельского региона Северной магистрали на прошлой неделе открыли сезон весенних субботников.

Ближайший субботник пройдёт в конце нынешней недели. Но уже в прошлую пятницу рядовые работники и руководители ряда железнодорожных предприятий Архангельска начали уборку и благоустройство территории. Вооружившись ломami и лопатами, вышли очищать от снега и льда тротуары и газоны.

«Профсоюз всегда поддерживает идею субботников, – улыбается председатель Архангельской территориальной организации дорпрофжела Алексей Денисов. – Вот и сам я, как видите, с лопатой. Пару часов на свежем воздухе можно рассматривать в качестве оздоровительной процедуры – бодрит, кровь разгоняет».

«Сейчас, пока снег кидаем, мужская сила требуется, – добавляет начальник Архангельского сектора специальной службы СЖД Александр Яковлев. – А вот когда листья да траву засохшую убирать придётся, это уже больше по женской части».

Архангельские железнодорожники намерены проводить субботники еженедельно. Причём как в областном центре, так и на линейных предприятиях. К началу лета планируется не только привести в порядок территории, но и освежить внешний вид производственных зданий: подкрасить, подремонттировать, устранить появившиеся за зиму дефекты.

Как сообщили «Гудку» в службе управления персоналом СЖД, на большинстве предприятий дороги весенние субботники организуют позже, например в прошлом году – с 16 апреля. А вот коллеги из Архангельска по собственной инициативе всегда начинают кампанию рано, хоть весеннее тепло к ним приходит намного позднее, чем в Ярославль или Вологду.

«Снега у нас много, он грязный и лежит иногда до июня, – поясняет начальник отдела управления делами и хозяйственной деятельностью Архангельского отделения Людмила Яковлева. – Поэтому зимние чёрные валы стараемся сразу убирать, а белевкий весенний снежок быстро растает».

Татьяна Зуевич
Николай Порецкий, сов. корр. «Гудка» Ярославль

Объявление

Приглашение

для участия в тендере, проводимом ООО «ЛУКОЙЛ-КАМБАРСКАЯ НЕФТЕБАЗА»

Уважаемые господа!

Настоящим приглашаем вас принять участие в открытом тендере на поставку запорно-пломбировочных устройств (ЗПУ).

Общая информация о проводимом тендере:

Вид тендера: открытый одноэтапный тендер.

Предмет тендера: поставка запорно-пломбировочных устройств (ЗПУ).

Заказчик: ООО «ЛУКОЙЛ-Камбарская нефтебаза», расположенное по адресу: 427952, Удмуртская Республика, Камбарский район, село Камское, ул. Советская, дом № 27. Контактные телефоны: (3412) 930-802, (3412) 930-794; e-mail: Anna.Markova2@lukoil.com.

Дата начала поставки: апрель 2011 г.

Дата окончания поставки: сентябрь 2011 г.

Срок подачи заявки на участие в тендере и приобретения тендерной документации: до 25.03.2011 г.

Срок предоставления тендерных предложений: до 10.00 часов даты проведения тендера по адресу, указанному выше.

Дата проведения тендера: 28 апреля 2011 г.

Срок действия ваших тендерных предложений должен составлять не менее 90 календарных дней, начиная с даты проведения тендера. С победителем тендера будет заключён договор в течение 20 календарных дней с момента окончания тендерных торгов.

Форму «Заявки на участие в тендере», а также иную информацию можно получить по указанным в приглашении телефонам и адресу электронной почты.

зайственные продукты и текстиль», – заявил банковский куратор проекта Шакил Хан.

Начальник отдела транспорта Министерства экономики и развития Туркмении Джума Таганов отметил, что условия кредитования очень выгодны для Туркмении. «Чем больше срок кредитования, тем выгоднее, поскольку проценты по кредиту будут «съедаться» инфляцией», – отметил он.

Эксперт Института стратегического планирования и эконо-

Азиатский банк не сомневается в кредитоспособности Туркмении и стабильности развития её экономики

АБР обосновывает своё участие в этом проекте важностью будущей железнодорожной линии. «Эта ветка может стать основным железнодорожным маршрутом для транспортировки таких востребованных товаров, как нефть, сельскохо-

мического развития Туркмении Анна Аннаева отметила, что получение подобного кредита свидетельствует о том, что АБР не сомневается в кредитоспособности Туркмении и стабильности развития её экономики.

Денис Вискне

Справка «Гудка»

Туркменский участок железной дороги – составная часть магистрали Узень – Гызылгая – Берекет – Этрек – Горан («Север – Юг») протяжённостью более 900 км, строительство которой совместными усилиями ведут Казахстан, Туркмения и Иран.

СЕРВИС

Диалог под запись

ТЕПЕРЬ МОЖНО БУДЕТ ДОСТОВЕРНО УЗНАТЬ ВИНОВНИКА КОНФЛИКТА



НАЖАТИЕ НА КНОПКУ ПЕРЕГОВОРОВ С КАССИРОМ ВКЛЮЧАЕТ И МАГНИТОФОННУЮ ЗАПИСЬ

Важная новинка появилась в кассах одного из трёх пригородных павильонов Московского вокзала в Нижнем Новгороде – звукозаписывающие устройства.

Пассажир, который, подойдя к окошку, нажимает кнопку переговорного устройства, даже не подозревает, что он одновременно включает магнитофон. И весь его диалог с кассиром будет зафиксирован. – Польза здесь двойная, – рассказал «Гудку» начальник отдела обслуживания пассажиров ОАО «Волго-Вятская пригородная компания» Леонид Тихонов. – Если возникает конфликт и пассажир жалуется на обслуживание, всегда есть возможность проверить, как развивалась ситуация, разобраться, кто прав. Но это, разумеется, редкий случай. В норме записи просто выборочно прослушиваются несколько раз в неделю руководителями компании, чтобы увидеть типичные ошибки в работе кассиров. И это помогает в технической учёбе. И позволяет избежать таких ошибок впредь. Звукозапись ведётся в восьми «окошечках».

На первых порах кассиры, которые оказывались на рабочих местах с «жучками», были очень молчаливы – на всякий случай старались не произносить лишнего слова. Но потом ощутили, что никакой опасности запись не таит, хотя и дисциплинирует. Через «записывающие» рабочие места прошли уже все 60 кассиров Московского вокзала, продающие билеты на пригородные поезда. Сейчас Волго-Вятская пригородная компания создаёт учебный центр, где будут учиться и проходить переподготовку кассиры. В программе запланированы занятия по психологии и этике. Вот тут преподавателям и пригодятся аудиозаписи – для того чтобы понять, какие возникают проблемы во время общения кассира с пассажиром, и просто как учебные пособия.

Николай Горохов

РЕШЕНИЕ

За долгами на вокзал

НЕПЛАТЕЛЬЩИКА ВЫЧИСЛЯТ ПРИ ПОКУПКЕ БИЛЕТА, А ЗАДЕРЖАТ У ВАГОНА

Служба судебных приставов Бурятии внедряет оригинальную систему работы с должниками.

Как рассказал «Гудку» начальник специализированного отдела розыска Управления федеральной службы судебных приставов по Бурятии Игорь Хусаев, один из методов работы – направление запросов в Центр оперативно-разыскной информации при УВД на транспорте о приобретении должниками железнодорожных и авиабилетов и их постановке в базу данных системы «Сторожевой контроль».

Так, недавно в столице Бурятии, прямо у дверей поезда, прибывшего в Улан-Удэ из Владивостока, приставами был принят в объятия гражданин, задолжавший различным банкам 500 тыс. руб. Должник приобрёл билет во Владивостоке, и эта информация сразу же поступила судебным приставам.

«А дальше всё было делом техники: ведь номер, место и время прибытия нам были известны», – отметил Игорь Хусаев.

Ну а встреча должника, который оказался предпринимателем, с представителями закона заставила его полностью погасить задолженность.

Аналогичный приём ожидал и другого должника, который прибыл поездом из Москвы в Улан-Удэ.

СЕРГЕЙ КЕЗ, СОБ. КОРР. «ГУДКА» ИРКУТСК

Приволжская

Как спички

НА МАГИСТРАЛИ НАУЧИЛИСЬ ЛЕГКО ЛОМАТЬ ДЕФЕКТНЫЕ РЕЛЬСЫ

В САРЕПТСКОЙ ДИСТАНЦИИ ПУТИ ПРИВОЛЖСКОЙ МАГИСТРАЛИ ИЗОБРЕЛИ РЕЛЬСОЛОМАТЕЛЬ. НОВОЕ УСТРОЙСТВО НЕ ТОЛЬКО ЭКОНОМИТ ДЕНЬГИ, НО И ОБЛЕГЧАЕТ РАБОТУ.

Ранее в процессе излома дефектного рельса были задействованы дрезина с бригадой из двух человек, сварщик и стропальщик.

«Но, так как излом рельсов не заложен в план работы дистанции, людей приходится отрывать от основной работы», – рассказывает наладчик железнодорожных машин и механизмов участка диагностики дистанции пути станции Сарепта Вячеслав Мочалов.

А излом – процесс трудоёмкий. Машина дрезины и стропальщик поднимают над землёй с помощью крана на дрезине один конец 12-метрового рельса, надрезанного сварщиком в предполагаемом дефектном месте, пока не сломается под собственным весом. Путьейцы признаются, что бывает страшно – вдруг рельс соскользнёт. Главное, чтобы никого не задел. Но и при благополучном изломе второй конец рельса опасно повисает на кране.

Поэтому Вячеслав Мочалов и сварщик Владимир Давыдов решили упростить процесс. Из обычной использованной трубы диаметром 55 мм изобретатели сварили каркас, похожий на столик. Выдвигающейся столешницей стала железная плита с приваренными к ней упорами и направляющими, которые жёстко закрепляют кусок рельса. А для того, чтобы рельс сломать, на упоре приварили винтовой шкив с конусным наконечником.

«Теперь мы справляемся, не привлекая ни технику, ни бригаду ломателей. Сварщик вырезает из рельса метровый кусок с дефектом, надрезает, как всегда, слабое место, и мы закрепляем кусок на столе. Закрываем металлической крышкой для безопасности и начинаем крутить винт, наконечник которого упирается в надрез, давит. И рельс ломается, словно спичка», – рассказывает Вячеслав Мочалов.

Справка «Гудка»

С 2008 года Приволжская магистраль первая на сети начала производить доломы в объёме 80% выявленных острodefектных рельсов. Но после того как в марте 2010 года ОАО «РЖД» издало распоряжение об обязательном доломе всех выявленных острodefектных рельсов и использовании их при проведении технической учёбы с операторами и расшифровщиками направлений Кузбасс – Северо-Запад, Кузбасс – Дальневосточный транспортный узел, Кузбасс – Азово-Черноморский транспортный узел. Сегодня стратегическим направлением развития железных дорог является организация скоростного и высокоскоростного движения. В связи с этим компания ведёт переговоры с российскими и зарубежными партнёрами.

СОТРУДНИЧЕСТВО

Все флаги в гости

Транспортники обсудили общие проблемы



НАША ГАЗЕТА ПРИНЯЛА АКТИВНОЕ УЧАСТИЕ В ФОРУМЕ

РОССИЙСКИЙ ТРАНСПОРТ НУЖДАЕТСЯ СЕГОДНЯ ПРЕЖДЕ ВСЕГО В АДЕКВАТНОЙ ПРАВОВОЙ БАЗЕ И БЛАГОПРИЯТНОМ ИНВЕСТИЦИОННОМ КЛИМАТЕ. ТАКИЕ ВЫВОДЫ ЗВУЧАЛИ ВЧЕРА НА IV ТРАНСПОРТНОМ КОНГРЕССЕ, ОТКРЫВШЕМСЯ В МОСКВЕ.

Форум, в котором принимают участие транспортные, строительные, инвестиционные и другие компании, проводится в рамках V Международной выставки современной продукции, новых технологий и услуг железнодорожного транспорта ExproRail-2011. Главной темой первого дня конгресса стали вопросы стандартизации и саморегулирования в области транспортной строительства, инвестиций в инфраструктуру, решения транспортных проблем в мегаполисе и др.

Приволжская



ВЯЧЕСЛАВ МОЧАЛОВ УЖЕ СТРОИТ ПЛАНЫ ПО УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ СВОЕГО ИЗОБРЕТЕНИЯ

По словам начальника Центра диагностики и мониторинга устройств инфраструктуры Приволжской дирекции инфраструктуры Алексея Козлова, только в Сарептской дистанции пути в прошлом

году процедуру излома прошли 80 рельсов. «Учитывая это количество, приспособление для долома позволит экономить дистанции около 168 тыс. руб. в год», – говорит Алексей Козлов.

Своё детище путьейцы назвали РЛ 1 (рельсоломатель № 1) – с перспективой на его усовершенствование.

«Есть дефекты, которые находятся на концах рельсов и в болтовых отверстиях. И такой дефект тоже надо как-то зажать и сломать. Для этого мы приварим в определённом месте РЛ 1 дополнительный упор, так чтобы больший рычаг рельса шёл на изгиб, а малый ломался. Как только потеплеет, займёмся», – строит планы Вячеслав Мочалов.

ИНГА БЫКОВА, СОБ. КОРР. «ГУДКА» ВОЛГОГРАД

ИНТЕГРАЦИЯ

Наутёк от суда

Эстония зАТЯНУЛА С ФОРМАЛЬНОСТЯМИ

Европейская комиссия (ЕК) ТРЕБУЕТ от Эстонии принять правила Евросоюза по ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ на железной дороге. В ПРОТИВНОМ СЛУЧАЕ ЕК ОБЕЩАЕТ ПОДАТЬ в СУД.

Еврокомиссия требует от Эстонии, а также Австрии, Германии и Великобритании принятия внутрисударственных правовых актов, согласованных с европейской директивой по безопасности на железных дорогах. Эта директива ЕС предусматривает единые показатели безопасности на железной дороге, а также единые методы подсчёта стоимости железнодорожных аварий.

Упомянутые четыре страны ещё не уведомили комиссию о принятии требуемых актов. Если страны в течение двух месяцев неотреагируют на предупреждение ЕК, последняя грозит обратиться в Европейский суд.

Советник департамента по связям с общественностью Министерства экономики и коммуникаций Эстонии Расмус Рууда заявил «Гудку», что правовой акт о безопасности железнодорожного сообщения уже разрабатывается и должен вступить в силу в ближайшее время.



НАРУШЕНИЯ В ЗАКОНОТВОРЧЕСТВЕ СБЛИЗИЛИ МАГИСТРАЛИ Эстонии, Австрии, Германии и Великобритании

«Эстонский департамент технического надзора уже сейчас передаёт ЕС все необходимые данные в требуемом формате», – рассказал господин Рууда, – однако этот формат ещё не узаконен в Эстонии. Соответствующий проект сейчас находится на согласовании министерств и должен поступить в правительство в апреле».

По словам председателя эстонского «Фонда Развития» Райво Варе, судебные угрозы со стороны Еврокомиссии –

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Грузы через порт

Северная железная дорога в феврале 2011 года перевезла 149,8 тыс. т грузов через Архангельский морской торговый порт. Это на 76,7% больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. В том числе экспортные грузы составили 44,9 тыс. т. Основной объём по экспорту приходится на уголь (32,5 тыс. т), лесные грузы (3,5 тыс. т) и металлы (8,7 тыс. т). Перевалка импорта составила 44 тыс. т, в том числе металла – 33,8 тыс. т.

Награда признания

Ассоциация «Востоктипротранс» за большие заслуги в деле укрепления авторитета транспортных проектировщиков России и в связи с 20-летием со дня образования данной организации представила к высшей награде ассоциации – «Ордену признания» вице-президента ОАО «РЖД» Олега Тони.

Жалуются, но пользуются

По данным компании Eurail, которая продаёт билеты на поезда по всей Европе, общее число железнодорожных пассажиров за последний год увеличилось на 11,9% и достигло 427 тыс. Путешествовать на поезде стали больше и в Азии, и в Южной Америке. В Европе, где часто критиковали работу железных дорог, за последний год жителей, купивших билет на поезд, стало на 6,2% больше.

Пострадал пешеход

Вчера около 17 часов вечера на переезде близ станции Ванино участка Высокогорная – Советская Гавань случилась авария. Водитель микроавтобуса, нарушивший Правила дорожного движения, выехал на переезд при исправной автоматической переездной сигнализации в непосредственной близости перед приближающимся со скоростью 50 км/ч рабочим поездом. Машинист применил экстренное торможение, но ДТП избежать не удалось. От отброшенного автомобиля пострадал пешеход, который был отправлен в больницу. В результате ДТП схода подвижного состава не произошло, габарит пути не нарушен, локомотивная бригада и водитель автомобиля не пострадали. На локомотиве повреждена подножка. Задержки в движении пассажирских и грузовых поездов не было.

ПО СООБЩЕНИЯМ КОРРЕСПОНДЕНТОВ «ГУДКА» И ИНФОРМАЦИОННЫХ АГЕНТСТВ

обычная дисциплинарная практика.

«Это правила игры Евросоюза, которые формализуются всё больше и больше», – пояснил эксперт. – Даже если дело дойдёт до суда, что в железнодорожной сфере случается крайне редко, решение будет принято в пользу европейской директивы. Так или иначе, с точки зрения показателей безопасности Эстонская железная дорога находится на самом высоком уровне среди всех европейских стран».

МАРГАРИТА МЕНЬШАКОВА

Рейд

Очень большие уши

>Начало | 1

Шапку поглубже

В Чите сажусь в полупустую электричку до станции Атамановка.

Через салон пробегают два паренька: кассиры близко. Через пару минут «зайцы» спешат обратно. Видимо, нарвались на кассиров в хвосте. Вслед за ними две женщины заходят в наш вагон. Я съёживаюсь. Они идут строго по своей стороне. Первая уже миновала меня, вторая ещё не дошла. Улучив момент, перебираюсь напротив. Даже не взглянув на меня, кассир проходит мимо.

Знакомлюсь с пареньком, который подсаживается рядом.

– Постоянно бесплатно езжу. А чего? Кассира увидел – перешёл в другой вагон, и все дела!

Я иду в следующий вагон. И вдруг вижу кассира. Она в крайнем кресле пересчитывает мелочь. Замираю. Но девушка, окинув меня безразличным взглядом усталых глаз, продолжает звенеть рублями. Сажусь рядом и интересуюсь, далеко ли моя станция.

– Уже подъезжаем, – отвечает кассир, не поднимая головы.

Сергей Донцов
Чита

«Мастер-класс»

от рыбака

«Сегодня очередной этап технического перевооружения станции Новосибирск-Главный. Начиная с этого дня мы будем пользоваться турникетами! – Голос областного министра транспорта Николая Симонова, усиленный динамиками, звонко разносился по залу ожидания. – Пассажиры теперь будут проходить через современный турникетный комплекс, просканировав билет...»

– Не все будут, – говорит стоящий рядом человек, судя по экипировке, рыбак.

– Это как же?

– Айда покажу!

Мы двинулись в противоположную от турникетов сторону, а вслед нам неслись слова о том, что к началу летних пассажирских перевозок со стороны улицы Владимировской появится новый павильон.

Мы находим укромный уголок, и рыбак вытягивает из баула оранжевую жилетку, надевает. На спине – жирная буква «П». Путье!

Пока добирались до поезда, я поинтересовался, к чему такой маскарад. В ответ он пробулчал, что полторы сотни рублей лишними не бывают.

Контролёры появились через десять минут после отправления. Женщина в форме лишь глянула на мужественное выражение лица рыбака и оранжевый жилет и перешла к следующему. То есть ко мне. И рассчитала по полной программе, да ещё глянула так снисходительно, мол, ни один «заяц» у нас не проскочит!

Повернувшись, я вижу широкую победную улыбку рыбака.

Владимир Павлов
Новосибирск

Совет для Мухи

Утром я покупаю билет до станции Енисей и занимаю позицию в тамбуре. Через несколько минут там появляются люди в синих кителях с портативными кассами. Стараясь не привлекать внимания и делая вид, что выбираю, где можно сесть, медленно продвигаюсь в следующий вагон. Кассиры двигаются за мной. Поезд подъезжает к станции Бугач. Высканиваю на платформу и что есть мочи несусь в безопасный вагон. Вместе со мной скачут ещё несколько ребят.

– Уф, – перевожу дух, – кажется, получилось.

Но слышу: «Ваш билетик!» Как оказалось, сегодня, помимо кассиров, работает ещё и бригада контролёров.

– Извините, не успела купить, – мямлю я. – Кошелёк дома забыла, мне только до станции Енисей. Может, я в другой раз заплачу, я часто езжу?

Контролёр спокойно выслушивает мой лепет, но предла-



ФОТО: ИТАР-ТАСС

гает покинуть вагон. Достаю из сумки билет и удостоверение собкора.

– Вот, задание такое получила, «зайцем» побыть.

Изучив мои документы, ревизор отдаёт мне их обратно:

– Всё играется, только людей от работы отвлекаете.

В соседнем вагоне замечаю мужчину, который при виде кассиров судорожно достаёт из кармана телефон и о чём-то очень увлечённо беседует. Кассир останавливается и терпеливо ждёт, когда же пассажир закончит важный разговор. Тот, видя, что метод не срабатывает, протягивает билет.

– Уже проехали остановку.

– Не заметил даже, – «удивляется» он.

– Придётся оплатить билет и ещё сбор 100 рублей.

Пассажир начинает размахивать руками, выкрикивать в адрес кассира оскорбления и угрозы. Усмирить «зайца» удаётся только двум охранникам.

А вот следующий пойманный безбилетник – чёрный щенок дворовой наружности – мирно дремлет под скамейкой.

Хозяйка питомца протягивает кассирам билет.

– А на собачку билет?

– На Муху тоже билет нужен? Где это написано?

– В Правилах перевозок пассажиров и багажа. Да вот же плакат прямо перед вами.

Хозяйке ничего не остаётся, как купить питомцу билет.

Кассиры продолжают проверку. Муха недовольно твякает им вслед.

– Нет, Муха, ты не права, – оглядывается кассир, – за проезд нужно платить!

Олеся Мизинко
Красноярск

Стар и млад

Через станцию Смышляевка в сторону Самары утром проходят две электрички с разницей в четверть часа – из Новоотрадного и из Покхвистнева.

Стою и наблюдаю, как взрослый мужчина крупной комплекции пытается взобраться на высокую платформу. За ним тем же порядком забирается женщина, просит подать руку.

Через пару остановок в вагоне начинается движение в одну сторону – наступает контроль. Перебегает по вагону не только молодёжь, но и зрелые граждане. Зато освобождаются места – можно ехать сидя.

Вдруг движение застопорилось – в дверях с обеих сторон вагона появляются чоповцы. Слышу простые диалоги: куда едем, до какой станции, нет билета – покупаем. При виде людей в форме безбилетники нехотя раскошеляются. Правда, есть и упорные, у них ответ заготовлен заранее: «Де-

Молодые берут ловкостью, опытные «зайцы» пытаются бить на жалость

нег нет, скоро выхожу». Тогда чоповцы выводят «зайца» в тамбур, и, судя по разговору, безбилетник действительно готов покинуть вагон. Доходит очередь и до меня.

– Билет до 31-й зоны, уже проехали, оплачивайте проезд.

Принимаю удивлённый вид, потом ссылаюсь на скорый выход из вагона, мол, задумался, проехал свою станцию. Номер не проходит, приходится заплатить за лишние остановки. Еду дальше. Интересно, что таких, как я, – с билетом до ближайшей зоны – набирается несколько человек. Кто-то платит, а кто-то предпочитает выйти, но тут же заскакивает в другой вагон.

Дмитрий Попов
Самара

Лежалый билет

Вечерний рейс в Зеленоградск обещает быть массовым – жители пригорода возвращаются из Калининграда с работы. Пытаюсь пройти через турникет без билета. Это просто. Механические стражи приветливо моргают зелёным – проход открыт. Рядом, правда, стоит женщина в «желтухе». На билетики она смотрит мельком. И вряд ли что видит – темноватое. За пару минут, что я наблюдала, человек пять прошли, ничего не показывая, а просто похлопав рукой по карману, где, как следовало понимать, лежит заветный квиток. Я сделала то же самое.

Сажусь в вагон. Вскорости входит контролёр. Милая девушка быстро «прошерстила» вагон. Я не стала объявляться безбилетницей и жаловаться на тяжёлое материальное положение – как и остальные, протянула свой билет. Девушка быстро его надорвала – контроль пройден. Вот только билет-то был уже не первой «свежести» и не на этот маршрут. Да ещё помятый и грязный. Уж какой лежал на перроне.

Бера Башканова
Калининград

Народная тропа

Зайти в электричку без билета на станции Подлипки-Дачные, оборудованной турникетами, можно двумя способами. Первый больше подходит для мужчин. Нужно через калитку в заборе подойти к платформе и вскарабкаться на неё. «Зайцам» женского пола сподручнее нырнуть под планку турникета. Я пронирываю.

В тамбуре сразу наткнулась на разъярённого кассира. Но народу много, а она одна. Всех проверить не успевают, некоторые хотят купить билетик, протягивают ей деньги. И я спокойно прошла в вагон и даже села на свободное место.

На Ярославском вокзале захожу в турникетный зал. М-да, тут никак не пролезть. Наблюдаю за людьми. Один пристроился сзади к человеку с билетом. Опа! Прошёл «паровозиком». Но охранники его ловят и ведут к кассам.

Возвращаюсь на перрон. Вдоль него забор, который мужчины успешно преодолевают, но мне он не по зубам: в пальто, юбке и сапогах на каблуках. Ладно уж, купила билет на выход. Хотя я всё равно сэкономила 24,5 рубля.

Утром иду на Курский вокзал. На перроне вижу забор, отделяющий турникетные павильоны от первой платформы. Со стороны павильонов – охранник. Немного струсил, но увидела, что вдоль путей спокойно идут «зайцы».

Спуститься вниз с первой платформы не составляет труда. А платформа, где стоит электропоезд до Петушков, даже оборудована импровизированной ступенькой в виде обрезка рельса. Прошу мужчину подать мне руку. Он помогает. Сажусь в

электричку, доезжаю до Карачарова, где нет турникетов, и возвращаюсь на Курский вокзал.

Возле кассы на выход выстраивается огромная очередь, в основном женщины. Работает всего одна касса, движется очередь медленно, многие не выдерживают и идут в турникетный зал, а там – бой. Пять охранниц с переменным успехом пытаются не пропускать безбилетников.

«Удивительно, зачем они тут толпятся? Один прыжок, и ты на свободе», – подумала я и направилась к лавейке. Там тоже был ажиотаж. По моим наблюдениям, две трети пассажиров – «зайцы».

На Финляндском вокзале есть какая-то особая ирония в том, что ближайший лаз на платформу находится сразу после здания, где сидят полицейские и прокуратура. Правда, тот лаз мне не понравился – неудоб-

Кассиры продолжают проверку. Муха недовольно твякает им вслед.

– Нет, Муха, ты не права, за проезд нужно платить!

электричку, доезжаю до Карачарова, где нет турникетов, и возвращаюсь на Курский вокзал.

Возле кассы на выход выстраивается огромная очередь, в основном женщины. Работает всего одна касса, движется очередь медленно, многие не выдерживают и идут в турникетный зал, а там – бой. Пять охранниц с переменным успехом пытаются не пропускать безбилетников.

«Удивительно, зачем они тут толпятся? Один прыжок, и ты на свободе», – подумала я и направилась к лавейке. Там тоже был ажиотаж. По моим наблюдениям, две трети пассажиров – «зайцы».

Светлана Казанцева
Москва

Дедушкин укор

Уехать «зайцем» на электричке из Питера не просто, а неприятно просто.

Вход со стороны города на пригородные платформы Московского вокзала огорожен турникетами. Перемахнуть их трудно. Да и милиционеры стоят. Поэтому знающие идут к крайней платформе дальнего сообщения. С неё даже не надо спрыгивать.

Когда электричка миновала Фарфоровскую, в вагон зашли контролёры. Тут же два парня поднялись и вышли в тамбур. Пока поверяли билеты, дое-

ный. Мне уже стало интересно, до какой степени надо обнаглеть, чтобы вообще перестать опасаться наказания за хождение по путям. Поэтому пошла дальше. Невдалеке в заборе был даже не лаз, а аккуратно выпиленная дверь, даже на петлях.

Через неё большая часть людей и шла на пригородную платформу. «Бесплатная» электричка до Выборга была полупустая. Я опять встала в тамбуре. Контролёров не было. Зато через три остановки в вагон зашёл старичок. Увидев, как я озираюсь, дедушка смерил меня строгим взглядом и прошёл в вагон. Дедушка ничего не сказал, он просто посмотрел. Но для меня приключение превратилось в мелкий и гадкий поступок. Хотя у меня и лежали в кармане билеты.

Яна Позолотчикова
Санкт-Петербург

Память на лица

Перелезая забор, ограждающий подходы к Пригородному вокзалу в Ростове, на глазах у милиции я не решился. В свете последних усилений борьбы за безопасность такой эксперимент мог закончиться длительной беседой с народом и опозданием на электричку.

Отправляясь в кассу, беру билет не только до Таганрога, но и до Батайска, который вчетверо дешевле. Устраиваюсь в сере-

дине поезда, чтобы можно было в случае необходимости уйти от контролёра в любую сторону.

Оказалось, это было не самое удачное решение. Проверка нагрянула быстро и одновременно с двух сторон. Бежать некуда. Подаю для проверки билет до Батайска.

– У вас билет неправильный, – заявляет мне проверяющая Оксана Виноградова. – Мы через Батайск не едем. Вы, наверное, поездом ошиблись или не тот билет мне дали.

– А у вас можно билет купить, мне до Таганрога ехать, но у меня только 50 рублей...

– Тогда придётся вам выйти – до Таганрога билет 72 рубля.

После нескольких минут уговоров я всё же признаюсь в своей провокации и предъявляю билет до Таганрога.

Народу по местным меркам немало. Все места заняты, пара человек стоит. Люди всё время меняются, но общее количество пассажиров примерно то же. Замечаю, что у кассиров прекрасная зрительная память. Они всякий раз точно вычисляют людей, к которым ещё не

подходили, и при этом я ни разу не заметил, чтобы к кому-то подошли дважды.

Впрочем, через час с начала поездки выяснилось, что дважды к одному и тому же человеку подойти вполне могут.

– Предъявите, пожалуйста, ваш билет, – обращается второй разъездной кассир Валентина Иванкова к неприметному парню, прикорнувшему в трёх лавках от меня.

– Я уже показывал!

– Совершенно верно, но у вас билет был до Сивянской, а её мы уже проехали.

– Я просто передумал, решил до Таганрога ехать!

– Ваше право, но доплатите.

Из Таганрога на той же электричке еду домой. Сразу поясняю поездному кассиру, что купить билет в Ростов не успел и поэтому готов купить у неё. И прошу о «скидке» для постоянного клиента. Следует отказ.

Уже на подъезде к Ростову разговорились с Иванковой. Оказывается, «зайцы» на маршруте стали большой редкостью. В основном ездят одни и те же люди, которые или покупают билеты на станции, или, если такой возможности нет, у разъездных кассиров.

– Бывают и проблемы, – улыбается она. – В прошлом году фанаты ЦСКА после игры с «Ростовом» решили прокатиться к

Азовскому морю. Все без билетов, денег, говорят, нет. Мы сообщили в милицию, и в Таганроге насуже поджидали. Деньги сразу нашлись.

Игорь Евдокимов
Ростов-на-Дону

Серёжка на полке

Суббота. Утро. Перрон Ярославля-Главного. В последний вагон поезда на Некоуз цепочкой заходит пассажиры. Билеты молча стоящей у двери проводнице никто не предъявляет. Мы с женой и 10-летним сыном Серёжей тоже проходим без билетов, бредём по общим вагонам и усаживаемся в четвёртом с хвоста, плащкартном. Серёжа сразу забирается на полку, укутывается курткой и замирает. Я отправляюсь гулять по поезду.

После станции Молот в наш вагон заходит пожилая проводница в очках. Беру супруге билет до Рыбинска, куда мы едем навестить родню. Причём покупаю не от Ярославля, а от Молота – за 70 рублей, сэкономив двадцатку и не уплатив сбор. Притихшим на полке сыном никто не интересуется, так что нам удастся сэкономить ещё 45 целковых. Люди подсаживаются в наш вагон, но к ним никто не подходит. Вылезают без посредничества проводника, после чего вагон следует с открытой дверью и поднятой подножкой. Мы уже жалеем, что взяли билет до самого Рыбинска, а не до ближайшей станции.

«Сколько вас в бригаде?» – спрашиваю проводницу, сходя на рыбинский перрон. «Как обычно – трое на пять-шесть вагонов», – признаётся она. Возвращаемся в Ярославль пригородным. Пустившая нас без билета проводница предупреждает: «Комиссионный сбор будете платить». Мы проходим несколько вагонов. Вскоре после отправления берём жене билет за 70 рублей. от Рыбинска до Молота. Комиссионный сбор не требуют. Сын опять не замечен.

Николай Порецкий
Ярославль

Сон между зонами

Возможности попасть на электричку, минуя турникет, на Челябинском вокзале нет. Территория обнесена высоким забором – не перелезешь. И не обойдёшь – далеко.

Пришлось брать билет на первую зону за 14 рублей. Успеваю заскочить в последний вагон. А вот и два контролёра с чоповцами. Дохожу до головного вагона и устраиваюсь на уловом диванчике. До Полетаева остаётся 10 минут. Появляется контролёр. Вместе с ней охранник. Он встаёт у дверей, отрезая отступление. Вперёд тоже идти некуда – там кабина машиниста. Немедленно, как учили, «засыпаю». Везливо, но настойчиво будят. Иду по карманам билет, роюсь в сумке. Контролёр-кассир требует приобрести проездной документ. Поезд уже замедляет ход. Но контролёр держит позицию жёстко. В последнюю минуту «нахожу» полный билет от Челябинска до Полетаева, который всё-таки пришлось предъявить.

Им я и решила воспользоваться ещё раз, возвращаясь назад в Челябинск. На этот раз контролёр в вагоне появилась сразу, едва поезд тронулся. Она несколько раз прошла мимо меня. Вагон полон. Зашедшие на других станциях пассажиры честно получают свои проездные документы. А безбилетный собкор невозмутимо продолжала читать свою Дину Рубину.

В Челябинске перронный контролёр Свердловской пригородной компании согласен: пропустить безбилетного пассажира можно, особенно когда большой наплыв людей. «Полностью избавиться от «зайцев» очень сложно. Они всегда найдут лазейку, если захотят. Но мы их ловим и приучаем платить», – добавил он.

Евгения Мусихина
Челябинск

Полную версию рейда читайте на сайте «Гудка»

Перспектива

Арктический маршрут

Предложена новая программа развития Северного морского пути

Елена Кудряшова,
РЕКТОР
СЕВЕРНОГО
(АРКТИЧЕСКОГО)
ФЕДЕРАЛЬНОГО
УНИВЕРСИТЕТА,
ПРОФЕССОР



В АРХАНГЕЛЬСКЕ НА БАЗЕ СЕВЕРНОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО УНИВЕРСИТЕТА ОТКРЫЛИ ЦЕНТР КОСМИЧЕСКОГО МОНИТОРИНГА АРКТИКИ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫЙ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В ЭТОМ РЕГИОНЕ НАШЕЙ СТРАНЫ.

– Елена Владимировна, какие задачи будут решать специалисты нового центра?

– Многоцелевая космическая система наблюдения «Арктика» предназначена для разведки залежей природных ресурсов на шельфе, сопровождения морских маршрутов, организации надёжной правительственной и мобильной связи, обеспечения безопасности трансполярных перелётов авиации, а также проведения экологического мониторинга. Её создание обойдётся примерно в 68 млрд руб., а внедрение намечено на 2014 год.

Наш Центр космического мониторинга Арктики стал первым звеном этой глобальной системы. Его специалисты, в частности, займутся изучением возможностей доставки продукции по Северному морскому пути. Максимальный объём перевозок грузов на этом маршруте – 7 млн тонн – был достигнут в 1987 году, из них 40% пришлось на трассу Мурманск – Дудинка.

В конце 90-х годов по известным причинам он снизился до 1,5 млн тонн. Однако в последнее время интерес к этому маршруту снова возрос. В прошлом году по Севморпути доставили почти 3 млн тонн продукции. Мы уверены в возможности экономического возрождения этой легендарной трассы.

– Что для этого необходимо сделать?

– По заказу ряда нефтедобывающих компаний уже разработаны планы освоения высокоширотных трасс, созданы проекты строительства ледоколов нового типа, намечены перспективы развития инфраструктуры в данном регионе. Но безопасная навигация в Арктике невозможна без научно обоснованного гидрографического и гидрометеорологического обеспечения, проведения других наукоёмких исследований.

В единое «колыцо информации» должны войти спутниковая, авиационная и морская наблюдательные сети, а также наземные полярные мониторинговые станции. Их через Центр мониторинга Арктики необходимо соединить каналами связи с центрами сбора, первичной обработки, хранения и предоставления информации. Полученные и систематизированные данные затем должны поступать в управленче-



ские, исследовательские, консалтинговые структуры для дальнейшего использования в коммерческих целях. Построением такой системы и займётся в первую очередь сотрудники нашего центра.

– Насколько влияет на развитие Северного морского пути прогнозируемое изменение климата?

– Мнения учёных относительно будущей погоды в полярных широтах сильно разнятся. Одни предсказывают потепление. Другие, наоборот, – похолодание. Пока же наблюдаемое усиленное таяние льдов в океане увеличивает сроки навигации в Арктике.

Более того, Северный морской путь становится международной транспортной артерией. Впервые в истории в прошлом году по нему провели танкер «Балтика» с грузом 70 тыс. тонн газоконденсата для Китая. Этот переход доказал, что танкеры хорошего ледового класса с опытными судоводителями под проводкой штаба морских операций и атомных ледоколов практически пять месяцев в году могут ходить по Севморпути, сокращая в полтора-два раза маршрут от Европы до Юго-Восточной Азии.

Без ледоколов развитие Севморпути невозможно

Путь от Мурманска до чукотского порта Певек занял 11 дней. Самый сложный участок пути среди льдов и торосов танкер преодолел в сопровождении ледоколов. Далее к китайским берегам он уже двигался самостоятельно. Главная трудность состояла в том, что в последний раз замеры

– На этом маршруте ещё слишком велики эксплуатационные расходы, включая ледокольное обеспечение, тарифы за пограничное и таможенное оформление, действуют повышенные ставки страховой премии, существуют дополнительные риски. Они обусловлены вы-

Танкеры хорошего ледового класса пять месяцев в году смогут ходить по трассе Севморпути

глубины на этом маршруте делали 15 лет назад. С тех пор многое изменилось, в том числе и габариты судов.

Поэтому специалисты-гидрографы уже начали собирать новые данные для будущих рейсов, в том числе и в более северных широтах. Там больше глубина, поэтому по такой трассе смогут ходить суда грузоподъёмностью до 150 тыс. тонн. Первые заявки на их проводку уже поступают как от российских, так и иностранных компаний.

– Что сейчас сдерживает развитие грузовых перевозок по Северному морскому пути?

сокой вероятностью простоев кораблей в ожидании погоды и повреждения судов льдами.

После распада СССР многие портовые сооружения были заброшены, навигационная и спасательная службы устарели, утрачен кадровый потенциал. Тем не менее наша страна предпринимает сейчас серьёзные усилия, чтобы сделать Арктику доступной и открытой для мировой экономики. И задача учёных состоит в научном обеспечении этих планов.

БЕСЕДОВАЛ АНДРЕЙ СТРЕЛЬЦОВ
АРХАНГЕЛЬСК

Соседи

Атака на поезда

Европу менее всего заботят железные дороги Латвии

Мировой кризис заставляет всерьёз задуматься, оптимальна ли политика европейских стран в области железнодорожного транспорта.

Грузоотправителей из России и многих стран Азии пока привлекают низкие расходы в ЕС на транспортировку продукции сырьевых отраслей, таких как угольная, нефтяная, металлургическая. И величина транспортной составляющей прежде всего зависит от подхода государства к вопросам тарифного регулирования. В Латвии, например, отсутствует гибкое регулирование тарифов, которое помогло бы быстрее реагировать на изменение цены производимой продукции.

Латвийская железная дорога (LDz) стремится удерживать сравнительно высокий уровень грузоперевозок. Во многом это стало возможным благодаря сотрудничеству с Россией и Беларусией. Однако LDz приходится нелегко. При обилии соседей-конкурентов латвийские транзитные тарифы – одни из самых высоких в Евросоюзе. В Латвии проекты, так или иначе связанные с автотранспортной отраслью, получили 87,4% средств еврофондов, а с железнодорожной – только



Где-то поезда LDz ещё ходят, а в иных местах рельсы продают в Китае

7,8%. Всё это ставит железнодорожную отрасль на грань выживания.

В помощи железнодорожникам отказывает в последнее время и государство. Атакуют рельсы Международный валютный фонд и чиновники – кредиторы ЕС. Они требуют от Латвии за предоставленные средства ввести всё более жёсткие меры экономии. Сокращение в первую очередь отразилось на финансировании транспортной отрасли.

Как считает экс-министр сообщения Латвии Айнар Шлесерс, во многих районах железнодорожное сообщение буквально вымирает. Поэтому и принято LDz решение разобрать

и продать китайцам рельсы на многих местных линиях, например на популярных некогда участках Лиепая – Вентспилс, Гулбене – граница с Россией.

По моему мнению, разрушение транспортного бизнеса в стране происходит отнюдь не по причине мирового кризиса. За последние годы евробюрократия создала «минное поле» конфликтов с бизнесом. На такую «мину» сейчас и напоролась Латвия с разрушенной коррупцией экономикой. И со временем на этом поле будут взрываться всё новые «мины».

Виктор Кольчак, транспортный эксперт Латвийской АН, доктор инженерных наук

Технология

В атмосфере сохранности

Углекислый газ спасёт продукты

Для повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта на рынке перевозок скоропортящейся продукции необходимо не только проводить гибкую тарифную политику, ускорять доставку, улучшать сервис, но и внедрять прогрессивные технологии сохранности товаров в пути.

Например, сбережь продукты, увеличить предельный срок их хранения и перевозки можно с помощью регулирования состава атмосферы в вагонах.

Суть метода состоит в повышении доли углекислого газа до 3–8% с одновременным снижением доли кислорода до 1–5%. Для внедрения этой технологии грузовое помещение вагона герметизируют, а в машинном отделении монтируют установку по созданию регулируемой газовой среды.

Такими установками уже оборудованы некоторые секции и 20 автономных рефрижераторных вагонов. На отечественных магистральных были проведены опытные перевозки, подтвердившие высокую эффективность этой технологии, особенно при перевозке нежных и ценных плодов и ягод. Использование нового метода позволит увеличить предельный срок перевозки плодоовощей и привлечь на железные дороги дополнительный грузопоток.

Продлевают срок хранения продукции и современные вакуумные упаковки, в которых снижают в несколько раз содержание воздуха. Этот способ в сочетании с холодом даёт хороший эффект. Правда, сферу его применения ограничивают недостаточная механическая прочность продукции и высокие требования к упаковке.



Для доставки ягод в нашей стране всё шире используют ингибиторы этилена. Дело в том, что этилен – основной гормон созревания плодов, поэтому его избыток ведёт к загниванию продукции. Однако после обработки фруктов и овощей газобразным ингибитором этилена в крайне низких концентрациях их можно длительное время хранить и транспортировать без потери качества. В применяемых небольших концентрациях препарат безопасен для человека и окружающей среды.

Внедрение подобных перспективных технологий перевозки скоропортящихся грузов не требует значительных вложений на модернизацию подвижного состава, а эффект от их использования может составить миллиарды рублей в год.

Владимир Панфёров, профессор МИИТА

Вопрос дня

В чём причина роста количества брака в работе локомотивного хозяйства (ремонтной и эксплуатационной составляющей)? Какие вы видите меры для ликвидации проблемы?

Роман Субботин, начальник Восточно-Сибирской дирекции по ремонту тягового подвижного состава:

– Сейчас резко возросли требования локомотивных бригад к состоянию машин и в первую очередь из-за разделения хозяйства на ремонт и эксплуатацию. Увеличилось количество локомотивов, находящихся в эксплуатации. Сказывается и само качество машин, которое остаётся не таким высоким, как бы хотелось, особенно локомотивов старых серий. В итоге получаем рост количества браков. Снижать их можно по-разному, в том числе и за счёт повышения мастерства персонала. Но в первую очередь необходим комплексный подход к решению каждой проблемы. Вот, например, с прошлого года мы стали менять на локомотивах-толкачах, которые задействованы на Слюдянском горно-перевальном участке, транзисторы в электронике. Старые, выпуска ещё 70-х годов, сняли и поставили более современные и мощные аналоги. В результате электроника на этих толкачах стала работать на два порядка устойчивее. Второй пример: в нынешнем году мы запланировали поменять у электровозов ВЛ85 более 72 тыс. радиоэлементов в выпрямительно-инвенторных преобразователях, которые нам давали значительное количество отказов. И к следующей зиме количество отказов по электронике этой серии локомотивов, как мы рассчитываем, сократится на 25%.

Николай Иванов, машинист эксплуатационного локомотивного депо Чита ЗабЖД:

– Запчастей не хватает на локомотивы. Их с одной машины на другую «перетаскивают» – вот и вся замена. А чтобы брака стало меньше, нужна хорошая ремонтная база, оснащённая всем необходимым. Ведь, случается, локомотивы приходится гонять из одного депо в другое из-за невозможности проведения полноценного ремонта на месте.

Евгений Жаворонков, главный инженер ремонтного локомотивного депо Канск-Иланский КРЖД:

– Старение локомотивного парка. Сегодня 80% локомотивов, которые работают на магистрали, выпущены в 70–80-х годах прошлого века. Оборудование, установленное на них, хоть и ремонтируется регулярно, но всё равно уже выработало свой срок. Влияет на количество случаев брака и квалификация слесарей по ремонту тягового подвижного состава. 50% молодых специалистов, которые приходят на работу в депо после профессионально-технических училищ, не имеют практических навыков. Очень слабая подготовка. Если исключить эти факторы, то количество брака пойдёт на уменьшение.

Андрей Гармонов, начальник локомотивного ремонтного депо Барабинск ЗСЖД:

– В ходе структурной реформы идёт серьёзное техническое перевооружение. В прошлом году в депо поступило 35 пассажирских электровозов ЭП2К. С одной стороны, хорошо, но с другой – их качество ещё предстоит улучшать до заявленных технических требований. Главными же причинами большого количества случаев грубейших промахов у локомотивщиков являются пренебрежение элементарными технологическими нормами, прохладное отношение к должностным обязанностям. Очевидно, что в новой организационной структуре требуется выстраивание такой эффективной системы, которая гарантировала бы безопасность перевозок. Лично я вижу возможность позитивной динамики в резком улучшении качества ремонта локомотивов. Один из приёмов для достижения этой цели – пооперационная приёмка. То есть каждый этап сложного процесса ремонта тяговой единицы надо взять под жёсткий контроль.

Иван Болотов, замначальника локомотивного эксплуатационного депо Тынды ДВЖД:

– Главное, уйти от перепробега локомотивов. Машина должна заходить на плановые виды ремонта, но не попадает – растут грузоперевозки. Потом локомотив изнашивается, поступает в ремонтное депо, а у ремонтников тоже большие объёмы работы. И качество ремонта желает лучшего, хотелось, чтобы обучение слесарей осуществлялось более достойно. Есть вопрос и с обновлением тепловозного парка. В своё время наши тепловозы серии ТЭ10 были модернизированы на Уссурийском локомотиворемонтном заводе. Если бы не эта модернизация, северный широтный ход давно бы уже стоял. Но и они практически подошли под второй заводской ремонт. Поэтому мы надеемся на поступление новых тепловозов серии «Витязь», благодаря чему поднимем и весовые нормы поездов.

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

Дневник собкора

Сердце сортировки

КОМПЬЮТЕРЫ И СПУТНИКИ ОБЛЕГЧАЮТ РАБОТУ СТАНЦИИ ЯРОСЛАВЛЬ-ГЛАВНЫЙ



Дежурный по сортировочной горке Андрей Карпов с коллегами расформировывают грузовой состав



ОСМОТР ВАГОНОВ В СФОРМИРОВАННЫХ СОСТАВАХ



Документы в поездку оформляются оперативно



– Завтра мы к вам с фотографом и пресс-службой придём в гости, – звоню начальнику сортировочной станции Ярославль-Главный Евгению Урухиным. – Во сколько лучше? – Во сколько хотите, всё равно буду занят.

Так и вышло. Оба урухинских уха зажаты трубками – обычной и мобильником. – Я понял, понял! Шас, шас, шас, – отвечает кому-то Урухин. – Саш, тут на эсэм пютую жалуются, не можем никак выпустить на линию, – берёт он третью трубку. – Эс-эм пя-та-я! От вагонников. Посмотри, надо её прогнать, им поработать ещё нужно.

– Станционному диспетчеру звонил, – поясняет по моей просьбе. – Он обещал путейцам пропустить снегоуборочную машину, но что-то застопорилось. Снова пиликает мобильный. – Мне уже звонил Коржавин, шас её выпускают уже. Всё, она уже поехала! Она по-е-ха-ла у-жэ-э. Я дал команду. Я всё понимаю, но я же не могу постоянно смотреть, где эта эсэмка ездит! Звонят путейцы, вагонники, локомотивщики, связисты... У всех теперь свои дирекции и вертикали, но на деле дирижирует этим оркестром всё равно он – начальник сортировочной станции. Хотя в должности лишь с прошлого года.

– Мне повезло, – смеётся он. – Только заступил, внедрение инновационных технологий началось, и снегопад на Ярославль обрушился небывалые. С работы мой собеседник не уходил со вчерашнего вечера. Ночь здесь отдежурил.

– Контролировал работу горки, – поясняет он. – Поездная обстановка сложная. Октябрьская по Коште плохо принимает. Плюс пути переметало так, словно тормовой башмак на рельсах. Вагоны просто не катятся с горки. Разбирали 18 поездов за смену, а надо 24–26.

– А что у вас за новшества? Результаты есть?

– Мы ещё только «встречаемся». Станция стала опытным полигоном для внедрения автоматизированного контроля технологической дисциплины. Например, маневровые локомотивы оснастим спутниковой навигацией, чтобы видеть их передвижение в режиме онлайн.

На вопрос «зачем?» Урухин приглашает к монитору.

– Видите, это станция. Но тут всё обеличено. Вот прибывает поезд, но его номер я не вижу. Где сейчас маневровый

тепловоз, не знаю, поэтому не могу оценить эффективность его работы. А станет всё прозрачно. Можно будет отследить простой локомотивов, вагонов, все нарушения технологии. Ведь и составителей, приёмщиков, вагонников тоже планируется охватить системой навигации. Каждый шаг работника станет известен. Мы уйдём от потерь, которые пока велики.

– Эсэм пютую можно будет «прочитать» и уже не терять из вида? – начинаю что-то понимать.

– В принципе да. А ещё внедряем систему составообразования, которая облегчит работу маневрового диспетчера. Он сможет планировать формирование новых составов до подхода поездов к станции.

– Как люди принимают нововведения?

– Тяжело. Да и кризис людей расколодил. Приходится взбадривать. Думаю, новые технологии помогут мобилизовать коллектив. Люди должны знать, что их контролируют, и понимать, чего от них хотят. А хотят от них, чтобы они не торопясь поспешали...

Вот и мы уже поспешаем на пешеходный мост. Отсюда видна вся горловина. Чудесным видом десятков вытянувшихся к горизонту составов мешает любоваться ветер, прожигаящий лицо.

– А вон там, – показывает вдаль Алексей Мишенков, заместитель начальника станции, – сортировочная горка – сердце станции. Только работает оно сейчас с переборами: составы вывозить нечем, локомотивы забрали на Октябрьскую растаскивать «брошенные» поезда.

Мост продувается так, что мы почти бегом возвращаемся к «уазикам». Перед выездом на горку заглядываем на блокпост.

– Зачем нас снимать, нам некогда, – ворчит дежурная по станции Любовь Кузнецова, нехотя передевается в железнодорожную форму и начинает отдавать команды с таким усердием, что к ней не подступиться. Зато к Алексею тут же подступают связисты из РЦС и умоляют подмахнуть акт комиссионного осмотра громкоговорящей связи.

– Не подпишу, пока сам не проверю. В релейной блокпосты и вовсе безлюдно. Смешно строчат ряды прозрачных коробочек. Им тоже не до нас – переключают стрелки и сигналы светофоров. Откуда-то приводят механика, облачают в Алексеев жилет, и тот позирует с механизмами. На лестнице Артём пытается Алексея, будут ли как следует одеты со-

ставители и вагонники, которых поедом снимать.

Наконец отправляемся на горку. По дороге заезжаем на ПТО вагонов. Пока фотокорреспондент «Гудка» Паша снимает на путях, захожу к оператору. А там осматриваю в ушанке как раз диктует номер вагона, где только что выявил трещину боковины тележки.

– Трудновывяляемый дефект, я его по вздутию краски обнаружил, – признаётся на улице Евгений Гусев. – Полувагон с лесом отправился бы с составом на Горьковскую, теперь его отцепят в ремонт. Может, премию дадут...

– Он выполнил свою работу, – рассуждает Алексей, пока трясёмся в «уазике». – Теперь поезд не уйдёт на «нитку» графика, просто вагоны вырастут. Для станции это плохо. Но если бы не выявил, вагон мог развалиться на перегоне. Это ударило бы по всему участку.

В здании горки подхожу к ведущему специалисту НИИАСа Игорю Резниченко. Ему со товарищи внедрять то, о чём говорил Урухин.

– К Ассамблее начальников дорог идем, к лету, – раскрывает он карты и

А вот маневровый диспетчер Дмитрий Менделеев, склонившийся над таблицей (не периодической!), никуда уходить не собирается. На горке уже 23 года. Отец, дед и бабушка работали на дороге.

– Если мне покажут на мониторе локомотивы и избавят от бумаг, будет здорово, – отвечает он мне между телефонными звонками. – А то времени много теряю. Но ведь и сами тепловозы-то старые, еле-еле выставляют поезда...

– Это было последнее интервью, на нём карьера закончилась, – хохочут работники станционного технологического центра, перекусывающие прямо на поездных документах. – Вы нас спросите, мы вам наговорим. Поесть негде и практически некогда, хотя обеденное время из оклада вычитают. Зарплата у нас – 14–15 тысяч, а не в «среднем 30», как пишут в газетах. В кризис сортировщика документов сократили – сами относим, раскладываем по полочкам. Без кондиционера духота, особенно летом. А халаты – смотрите, как у уборщицы. Надеваем только к приходу начальства.

Возвращаюсь к операторам горки. В промежутках между разборками поез-

Маневровые локомотивы оснастим спутниковой навигацией, чтобы видеть их передвижение в режиме онлайн

вполголоса расписывает маниящие перспективы применения спутниковой навигации, речевых и безбумажных технологий. Всё это поможет сердцу сортировочной станции заработать на полную мощность. В окне показываются катящиеся с горки вагоны.

Вспышка фотоаппарата пугает оператора первой тормозной позиции Ольгу Колыгина, которая грозит остановку отпуска.

– При торможении доли секунды всё решают, – смягчается она позже. – Глазом моргнул – и всё. Такого можно натворить... Нас за работой даже начальство не трогает.

Из смежного зала вбегает старший смены – станционный диспетчер Александр Сурнин – и сразу исчезает. Поговорить с ним невозможно: он разрывается между рацией, телефонами, диспетчерами и операторами. О новых технологиях знает не знает.

– Челночу так по 12 часов без перерыва на обед, – бросает на ходу. – Пятый год уже. Перекусить удаётся за 5–6 присестов. Хватит, с первого числа ухожу.

дов они тоже вываливают наболевшее. А в благодарность за сердечный разговор прочитывают «Гудку» целую лекцию о секретах профессии. Как распускать составы в туман, дождь и снег, насколько важна интуиция, как снять усталость после смены...

– Я уже 11 лет тут торможу, хочется перемен, – признаётся напоследок Ольга Колыгина. – Может, сменю должность. Но с железной дороги не уйду. И со станции – тоже. Это моя станция. У меня мать здесь работала – в октябре ушла на пенсию.

Смена близится к концу. Мои коллеги давно уехали с горки. Выхожу из духоты на мороз. Над станцией начинают сгущаться сумерки. Проплывающие вагоны на прощание салютуют пронзительными виззгами так, что больно ушам. Сердце сортировки будет работать всю ночь – уже с другой сменой.

Николай Порецкий,
сов. корр. «Гудка»
Ярославль
Фото Павла Горбатского

Версии

Бес смещения

РОССИЙСКИЕ УЧЁНЫЕ СОМНЕВАЮТСЯ В ТОМ, ЧТО ЗЕМНАЯ ОСЬ НАКЛОНИЛАСЬ

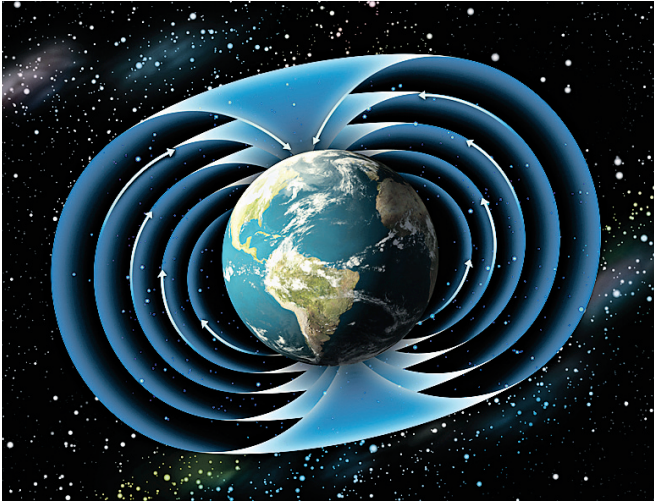


ФОТО: WWW.PHOTOXESS.RU

СООБЩЕНИЯ О ТОМ, ЧТО ЧЕРЕДА СИЛЬНЕЙШИХ ЗЕМЛЕТРЯСЕНИЙ, НАЧАВШИХСЯ 11 МАРТА В ЯПОНИИ, СМЕСТИЛА ЗЕМНУЮ ОСЬ, ВЗВОЛНОВАЛИ НАСЕЛЕНИЕ РАЗНЫХ СТРАН.

Согласно опубликованным расчётам учёных из Италии, Америки и Великобритании вследствие землетрясений ось вращения планеты могла сместиться на 10, 15 и даже 25 см. Кроме того, как утверждают учёные из Лаборатории реактивного движения NASA, расположенной в калифорнийской Пасадене, смещение привело к сокращению продолжительности суток на 1,6 микросекунды, что может сказаться на обитателях Земли.

Разумеется, последствия землетрясения магнитудой 9 баллов, унёсшего жизни более 5 тыс. человек, нельзя оставлять без внимания, однако, по словам российских учёных, зарубежные коллеги преувеличивают масштаб проблемы.

– Ощутимого смещения, измеряемого в тех цифрах, что предоставили иностранные коллеги, точно нет, – сказал «Гудку» директор Международного института теории прогноза землетрясений и математической геофизики, член-корреспондент

ЗЕМЛЯ САМА СЕБЯ «УРОНИТЬ» НЕ МОЖЕТ

РАН Александр Соловьёв. – Под влиянием притяжения Луны и – в меньшей степени – Солнца смещение земной оси происходит постоянно, это называется прецессией. То есть причиной его являются внешние воздействия, в то время как землетрясение – внутренний фактор, который не может привести к столь масштабным планетарным изменениям.

С этими доводами соглашались и учёные из Государственного астрономического института им. Штернберга, а также Института физики Земли РАН. Они единогласны: землетрясение может вызвать только смещение земной коры, но не оси вращения планеты.

Впрочем, смещение коры тоже несёт мало приятного. Волна толчков открыла разломы в океанском дне, вследствие чего некоторые северо-восточные районы Японии просели на 75 см. А сейсмическая активность в Тихом океане может угрожать и российскому Дальнему Востоку: исследователи говорят о большой вероятности землетрясений на Сахалине и Курилах.

ЕКАТЕРИНА ДАНИЛОВА

Опыт

Персональный пользователь

Регионы придумывают, как вернуть пенсионеров в активную жизнь

Пожоже, ситуация, когда о пенсионерах в нашей стране вспоминают только перед выборами и в День пожилого человека, начинает выправляться: сразу несколько регионов объявили о запуске социальных проектов для стариков.

В Интернете есть сайты для пожилых, где пользователи могут записаться на приём к врачу, рассчитать субсидию, наладить общение с другими посетителями. Проблема лишь в том, что большинство российских пенсионеров не умеют пользоваться компьютером. И, хотя на сайтах подобного рода всегда есть видеуроки, пожилым людям подчас сложно разобраться даже в терминологии.

Исправить положение решили в Омской области: здесь в рамках целевой программы «Старшее поколение» планируют открыть компьютерные курсы для пожилых. Региональные власти уже объявили, что на этот проект, а также открытие специальных клубов в муниципалитетах выделят 4,5 млн руб.

Подобные обучающие программы (правда, реализуются они, как правило, силами студентов-волонтеров) уже зарекомендовали себя в Санкт-Петербурге и Башкирии, Пермском крае, Московской, Свердловской, Мурманской и Самарской областях. И спрос на них огромный: чтобы записаться на курсы, пенсионеры выстраиваются в очередь.

А вот астраханцы сделали старшему поколению необычное предложение: пройти школу при музее-заповеднике и реализовать себя на искусствоведческом поприще.

Создать школу экскурсоводов-волонтеров «Астрахань – мой город» собирается местный музей-заповедник. После реконструкции здесь ожидают большое количество экскурсионных групп, поэтому помощь добровольцев будет кстати.

Тут как раз региональное Минсоцразвития организовало конкурс социальных проектов, победителем которого и стала идея музейщиков со всеми вытекающими последствиями –



ФОТО: ИТАР-ТАСС

ПЕНСИОНЕРЫ – САМЫЕ СТАРАТЕЛЬНЫЕ УЧЕНИКИ НА КОМПЬЮТЕРНЫХ КУРСАХ

организационной и финансовой поддержкой. Аргументы в пользу их проекта были железные: школа не только поможет преодолеть дефицит общения пенсионеров, но и привлечёт население к работе по повышению туристической привлекательности региона.

– В стране не хватает хороших экскурсоводов, – соглашается Майя Ломидзе, исполнительный директор Ассоциации туроператоров России. – Дело не столько в профессиональных навыках, сколько в отсутствии ду-

шевности, умении заинтересовать. С этой точки зрения идея привлечения пенсионеров, разумеется, при некоторой их подготовке, представляет интерес для многих регионов.

Так что, и обществу нужны пенсионеры, и пенсионерам нужен заказ от общества. По данным ВЦИОМа, лишь 27% участников опроса считали выход на пенсию счастливым временем, когда можно отдохнуть от работы, посвятить больше времени семье и увлечениям. Большинство же (64%) связывало с пенсионным возрастом только потерю востребованности.

ЕКАТЕРИНА ДАНИЛОВА

Есть мнение

Алексей Даурцев, ведущий менеджер отдела организации и экспедирования грузов Саратовского филиала Первой грузовой компании:

Привлечение пожилых людей в экскурсоводы – действительно продуктивная идея и с точки зрения развития туризма, и с точки зрения расширения возможностей пенсионеров по включению в общественную жизнь. Туризм в нашей области развивается как альтернатива отдыху на Черноморском побережье: здесь можно и порыбачить, и места у нас красивые. Благодаря подобным инициативам люди пожилого возраста смогут принимать активное участие в развитии региона, чувствовать свою востребованность, получать положительные эмоции. Кроме того, открываются возможности и для дополнительного заработка, что нашим российским старикам совсем нелишне.

Школа

Счёт за биологию

ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫЕ СТАНДАРТЫ ЕЩЁ НЕ ВСТУПИЛИ В СИЛУ, А РОДИТЕЛЕЙ УЖЕ ПРЕДУПРЕДИЛИ О ДОПЛАТАХ



ФОТО: АНДРЕЙ ЯКОВ

ФАКУЛЬТАТИВНЫЕ ЗАНЯТИЯ, ПРИЧЁМ ПЛАТНЫЕ, МОГУТ ОКАЗАТЬСЯ ОДНОЙ ИЗ ГЛАВНЫХ ФОРМ ОБУЧЕНИЯ В СТАРШИХ КЛАССАХ

стандарты будут введены предположительно с 2020 года.

По новым стандартам, государство будет финансировать минимум часов в неделю, столько же, сколько и сегодня, – в этом смысле ничего не урезается. Если в начальной школе отказ от художественного кружка или спортсекции ещё можно пережить, то в старших классах, возможно, придётся платить за дополнительные занятия по «основным» предметам.

Всё потому, что согласно проекту стандартов для старшеклассников обязательным для изучения будет примерно 10 предметов. Приоритет отдаётся ОБЖ, физкультуре, курсу «Россия в мире», русскому языку и подготовке индивидуального проекта. Далее старшеклассник самостоятельно составляет рас-

писание из шести направлений, выбирая из каждого один-два предмета. При этом, если он захочет изучать, например, химию наравне с физикой и биологией, у него такой возможно-

По его словам, новый стандарт не предусматривает взимание обязательной платы за факультативы, однако совсем бесплатными дополнительные занятия тоже не будут. «Здесь нельзя подходить с едиными мерками, поэтому никаких специальных решений, что всё это будет плат-

Пока уровень претензий школ на родительский кошелёк сдерживается пониманием, что поборы незаконны

сти не будет: из каждой предметной области можно выбрать не больше двух предметов. Зато количество «дополнительных занятий», которые получают название «факультатив» и будут вынесены за сетку расписания, не регламентируется. Но и из бюджета не оплачивается.

Внести ясность попытался президент Дмитрий Медведев.

ным, государство принимать не будет. Я уверен, что мы создадим льготные гибкие подходы к этому: кто может платить за обучение в кружках и секциях, пусть платит», – считает президент.

Сегодня уровень претензий на родительский кошелёк сдерживается пониманием того, что поборы с мам и пап незаконны. Тем не менее, по оцен-

кам региональных органов управления образованием и правозащитников, сегодня более 90% родителей оказывают ту или иную помощь школам, в которых учатся их дети. Если закон будет принят, все «поборы» пойдут «через кассу» и станут официальными.

По данным Минобрнауки, платные дополнительные занятия посещают более половины из 12 млн школьников. «Дополнительные расходы родителей на образование своих чад в год составляют около 10 млрд руб. С введением новых стандартов эта сумма как минимум утроится, – уверен заместитель председателя Всероссийского общества защиты прав потребителей образовательных услуг Виктор Панин. – Точных расценок пока, разумеется, нет, но уже сегодня можно сказать, что стоить один факультатив будет в среднем от 3 тыс. руб. в месяц, в зависимости от уровня преподавания предмета и региона».

– Я заканчиваю девятый класс и хочу учиться дальше, – рассуждает ученик средней школы №8 из Саратова Дмитрий Бирюков. – Все мои одноклассники хотят знать не по пять предметов, а иметь полное образование.

Кроме того, многие ребята ходят в секции. Есть ещё разные студии и кружки типа рисования, авиа-модельного или театра – это для интереса и «общего развития», как говорят родители. Никто не скажет, что всё это лишнее или мешает основной учёбе, но платить за всё это далеко не все семьи готовы. Конечно, я закончу школу спокойно, но у меня есть младшая сестра, которой придётся на себе испытать все эти реформы.

ИРИНА ЗАВЕРНЯЕВА



21 апреля 2011 г.
«Лотте Отель Москва»



МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ «ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА РОССИИ – ИННОВАЦИОННЫЙ ПУТЬ РАЗВИТИЯ»

В рамках проекта партии «ЕДИНАЯ РОССИЯ» – «Инфраструктура России»

СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЙ КОНГРЕСС И ВЫСТАВКА В ОБЛАСТИ ПРОДВИЖЕНИЯ ИННОВАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ И УСЛУГ ДЛЯ СОВРЕМЕННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ

В программе

ПЛЕНАРНОЕ ЗАСЕДАНИЕ

«Модернизация транспортной инфраструктуры России: доступность и безопасность».

2-я МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ «Интеллектуальный транспорт 2011»

станет прямым продолжением дискуссий, состоявшихся в рамках Международной конференции «Интеллектуальный транспорт 2010» по разработке федерального закона «Об интеллектуальной транспортной системе в РФ», которая с успехом прошла в Москве в ноябре 2010 года. Специальное внимание на конференции будет уделено вопросу интеллектуальной мобильности для надежной и безопасной перевозки людей и грузов в городских условиях.

КОНФЕРЕНЦИЯ

«Развитие региональной инфраструктуры в преддверии чемпионата мира по футболу 2018 года»

В ходе дискуссии эксперты крупнейших финансовых организаций и юридических компаний рассмотрят следующие вопросы:

- ✓ Модернизация региональной транспортной инфраструктуры.
- ✓ Презентация региональных проектов к ЧМ-2018 (создание объектов транспортной инфраструктуры, включая дорожное строительство, строительство аэропортов, высокоскоростного ж/д транспорта и др) с использованием инновационных технологий.
- ✓ Роль банков с участием государственного капитала в финансировании инфраструктурных проектов.
- ✓ Создание «Интеллектуального города».

КОНФЕРЕНЦИЯ

«Развитие железнодорожной инфраструктуры»

ВЫСТАВКА

Для экспонирования на выставке приветствуются все направления, используемые в современных транспортных системах.

По вопросам участия и регистрации обращаться в ОРГКОМИТЕТ:

Оксана Корнилова
Тел./факс: (495) 953-65-87; (495) 971-00-91;
info@pibd.ru, okornilova@rambler.ru

Татьяна Миллер
Тел.: (495) 695-36-62
t.miller@infros.ru

Сайт: http://www.pibd.ru/tr2011/



Реклама

Пляжный футбол

Полетели за трофеем

В субботу в бразильском Сан-Паулу под патронатом ФИФА стартует первый чемпионат мира среди клубных команд. Россию на турнире представляет действующий чемпион страны – московский «Локомотив».

На предварительном этапе команды соревнуются в двух группах, в группе «А» вместе с «Локомотивом» борьбу за выход в четвертьфинал (из каждой в следующий раунд выходят по четыре сильнейших клуба) поведут португальский «Спортинг», американский «Сиэтл» и две бразильские команды: «Сантос» и «Коринтианс». Ещё два бразильских клуба – «Васку да Гама» и «Фламенгу» – будут играть вместе с аргентинским «Бока Хуниорс», итальянским «Миланом» и испанской «Барселоной» в группе «Б» .

При этом ни одна из команд не будет представлена составом, которым она выступает в чемпионате своей страны. Оргкомитет чемпионата, чтобы уравнивать шансы ко-



ФОТО: FIFAGUDOK.RU

В составе пляжного «Локо» на поле выйдет советник президента ФК «Локомотив» (Москва) Алексей Смертин (слева)

манд, провёл в январе в Сан-Паулу единовременный драфт игроков. «Локомотив» выбрал двух украинских легионеров – Виталия Сидоренко, Игоря Барсука, а также бразильца Даниэля, румына Марьяна Мачи и футболиста из ОАЭ – Джамала. Среди «потерь» железнодорожников: Андрей Бухлицкий и Дмитрий Шишин (оба в «Барселоне»), Юрий Крашенинников («Коринтианс») и Алексей Макаров («Спортинг»).

Перед отлётом в Сан-Паулу главный тренер «Локомотива» Илья Леонов рассказал «Гудку», что по ходу подготовки к ЧМ команда провела два полноценных сбора, что поможет железнодорожникам бороться за медали.

ВЛАДИМИР СУЕТИН

БОРЬБА

Железная хватка

В ВЫСКЕ ЗАВЕРШИЛСЯ ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО САМБО. ЭТОТ ТУРНИР СТАЛ ФИНАЛЬНЫМ ЭТАПОМ ОТБОРА БОРЦОВ В НАЦИОНАЛЬНУЮ СБОРНУЮ ДЛЯ УЧАСТИЯ В ЧЕМПИОНАТЕ МИРА И ДРУГИХ МЕЖДУНАРОДНЫХ СОРЕВНОВАНИЯХ.

Победителем чемпионата страны стал трёхкратный чемпион мира тяжеловес из Брянска Виталий Минаков, выступающий за «Локомотив». В категории свыше 100 кг он провёл четыре схватки и во всех одержал победы, причём в трёх поединках, в том числе и финальном, Виталий добился подавляющего преимущества над соперниками. К сожалению, не смог добраться до наград также выступающий за «Локомотив» Дмитрий Минаков – брат Виталия. В категории до 100 кг он остался за чертой призёров. Зато «бронзу» в категории до 82 кг выиграл Сергей Рябов из Тамбова, который получил право выступить на чемпионате России благодаря тому, что занял первое место на недавнем первенстве спортивного общества «Локомотив».

РОМАН ВИШНЁВ

Лыжи

Бронзовый полёт

Представитель «Локомотива» Дмитрий Васильев занял третье место на чемпионате России по прыжкам на лыжах с трамплина.

Этот результат для самого титулованного нашего прыгуна можно назвать успешным, так как Дмитрий лишь недавно оправился от тяжёлой травмы, из-за которой он пропустил Олимпиаду в Ванкувере. В Междуреченске Васильев лишь 1,6 балла уступил серебряному призёру Александру Сардыко. Победителем же индивидуальных соревнований стал Илья Росляков. Ещё один представитель «Локомотива» – Рамиль Зарифуллин – занял 20-е место. В командном турнире победила первая сборная Москвы. Команда Башкирии, за которую выступал Дмитрий Васильев, заняла четвёртое место.

ВИКТОР РОМАНОВ

Гудок

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетельство ПИ № 0577-19219.

Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Росприродель. Индекс 50019

http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info

Бобслей

На пике скорости

Дмитрий Труненков выиграл чемпионат России



ФОТО: ИТАС-ЛОКОМОТИВ

Представители «Локомотива» Дмитрий Труненков и Николай Хренков, которые выступают в амплуа разгоняющих, в составе экипажа Александра Зубкова выиграли золотые медали в соревнованиях четвёрок и на мажорной ноте завершили сезон. О том, каким непостым он получился для наших бобслеистов, Дмитрий Труненков рассказал «Гудку».

– Дмитрий, с одной стороны, вы удачно выступили на этапах Кубка мира, где вместе с Зубковым побеждали в соревнованиях и двоек, и четвёрок. С другой стороны, на недавнем чемпионате мира вам на тех же четвёрках не удалось докатить до медалей – лишь четвёртое место. Так как же вы оцениваете завершившийся сезон?

– Неоднозначно. Признаться, изначально я и не ожидал, что мы сможем добиться больших успехов на Кубке мира. Но там наши экипажи – и двойка, и четвёрка – выступили здорово. Были медали на чемпионате Европы в четвёрках. Конечно, подпортил впечатление чемпионат мира, где в тех же четвёрках мы остались без наград. Но вообще положительных эмоций от сезона всё-таки больше.

– Если вернуться к чемпионату мира, вы можете сейчас, уже по истечении некоторого времени, объяснить, что там произошло? Ведь после трёх попыток наша команда уверенно шла на третьем месте, а в четвёртой всё преимущество над преследователями растеряла и откатилась за черту призёров.

– Мы до сих пор пока так и не разобрались, что там произо-

Лето для Дмитрия Труненкова – пора тяжёлых и интенсивных тренировок, без которых зимой успеха не добиться

шло. Может, погода свою роль сыграла. Может, что-то случилось с хронометражем – счёт времени нашего прохождения трассы мог вестись по другим отсечкам. Я считаю, что не могли мы на коротком отрезке проиграть так много. Сейчас идёт разбирательство, и, если выяснится, что произошёл технический сбой, будем подавать протест.

– Если абстрагироваться от результата, какие впечатления остались от чемпионата мира?

– Конечно, я рад за Александром Зубкова, который вместе с Алексеем Воеводой выиграл

– В чём причина перемен?

– В принципе, обе машины – австрийская и немецкая – хорошие. Оно и неудивительно, в той же Германии огромное внимание уделяется разработкам новых технологий для бобслея. Над этим трудится целый институт. Да и в Австрии дело отлажено. К примеру, у австрийского боба отличные аэродинамические свойства. Мы уже на собственном опыте убедились, что, даже если на разгоне допустить какую-то ошибку, на трассе её можно отыграть. Есть и ещё один нюанс, причём очень важный. Немецкие бобы, так же

Немецкие и американские бобы

не соответствуют нормам.

Потому о честной борьбе речи нет

золотые медали в соревнованиях двоек. Порадовал меня и земляк – мы оба из Красноярска и оба выступаем за ЦСК «Локомотив» – Саша Третьяков, который выиграл «серебро» в скелетоне. Он очень впечатляюще за две заключительные попытки поднялся на второе место.

– Какие новшества в тренировках появились у вас по ходу сезона?

– Мы стали теснее работать с нашим австрийским механиком, у которого появилось больше времени с нами пообщаться и с техникой повозиться.

– Вы выступаете на бобах австрийского производства?

– Четвёрка – австрийская. Двойка в этом сезоне была немецкая, но скоро также пересядем на австрийскую.

как и американские, не соответствуют нормам, установленным Международной федерацией бобслея. Но в технический комитет федерации как раз и входят немцы и американцы. Потому у команд этих стран проблем не возникает. Наши же машины проверяют досконально, и, если хотя бы одна гайка не будет вписываться в положенные параметры, тут же последует дисквалификация. Как вы понимаете, о честной спортивной борьбе речи в таких условиях быть не может.

– То есть на чемпионате мира, который как раз и проходил в Германии, немецкие спортсмены находились в привилегированном положении?

– Обычно в бобслее побеждают экипажи той страны, где чемпионат и проходит. К примеру, хозяева могут менять температуру покрытия трека так, как им это выгодно. Есть и другие хитрости. Судите сами, на этапах Кубка мира с немцами мы выступали на равных. Да и не только мы. А на чемпионате мира они легко уезжали от всех. Особенно в четвёрках.

– Как же Александру Зубкову и Алексею Воеводе бобом удалось обыграть хозяев трассы в двойках?

– У них был первый стартовый номер, что дало преимущество. Да и в разгоне они были лучше – Воевода постарался. Но во второй и четвёртой попытках немцы сокращали отставание. Преимущество Зубкову удалось удержать за счёт отличного пилотирования и разгона.

– В ближайшем будущем наши бобслеисты ждут некоторые организационные изменения.

– Да. Создаётся клуб Александра Зубкова, в который войдут он и те разгоняющие, которые с ним выступали в нынешнем сезоне: я, Алексея Воевода, Николай Хренков, Филипп Егоров, а также двое запасных. У клуба будет отдельное финансирование, отдельная программа подготовки. Мы ведь знаем, что нам нужно, какие тренировки необходимы. И потом уже на общих основаниях будем проходить отбор в национальную команду. Такая система давно уже существует в той же Германии и является успешной. Сейчас мы решили попробовать такую схему работы. Если эксперимент получится удачным, то не исключено, что и весь российский бобслей перейдёт на клубную систему.

БЕСЕДОВАЛ РОМАН ВИШНЁВ

Хоккей

Шаг вперёд

«Локо» близок к полуфиналу

В хоккейном Кубке Гагарина близки к завершению серии ¼ финала. В конференции «Запад» ярославский «Локомотив» ведёт в противостоянии с рижским «Динамо» – 3:1. Питерский СКА с таким же счётом опережает подмосковный «Атлант».

Очередной раунд плей-офф «Локомотив» начинал на родной «Арене-2000». В первом матче волжане одолели гостей с берегов Даугавы со счётом 4:2, во втором уступили – 3:5. Затем серия переехала в Ригу, где «Локо» одержал две крупные победы – 8:4 и 6:2. Таким образом, для выхода в полуфинал Кубка Гагарина железнодорожникам осталось сделать всего один шаг – добыть рижан в ответном поединке в Ярославле.

После побед в Риге главный тренер «Локо» Владимир Вуйтек отмечал удачную игру своих подопечных в численном большинстве, а также тот факт, что в гостевых играх железнодорожники испытывают меньшее давление, чем в домашних. Но при этом напомнил, что «это плей-офф и до тех пор, пока не одержана четвёртая победа, вопрос о выходе в полуфинал остаётся открытым».

По аналогичному сценарию в полуфинал мчатся и питерские армейцы. В их паре с мытищинским «Атлантом» после двух поединков в Санкт-Петербурге сохранилось равновесие – 1:1. Однако на подмосковном льду СКА уверенно вышел в лидеры серии – 3:0 и 2:1. Между тем последняя встреча стоила армейцам немало сил и нервов – за считанные секунды до конца встречи они проигрывали – 0:1, но в итоге сумели-таки сравнять счёт. А в дополнительной двадцатиминутке СКА добил «Атлант» благодаря точному броску Константина Панова. Такой поворот событий форвард питерцев Пётр Пруха назвал «настоящей фантастикой», после которой дожать соперника при своих трибунах будет немного легче.

Стоит отметить, что на данный момент общая посещаемость матчей плей-офф составила 448 тыс. зрителей. И по завершении четвертьфинального раунда она, скорее всего, превзойдёт прошлогоднюю, которая составляла 501 тыс. зрителей.

ВЛАДИМИР СУЕТИН

Традиция

Бег для обороны

В СГУПСЕ ПРОШЛА 71-Я ПО СЧЁТУ ОБОРОННО-СПОРТИВНАЯ ЭСТАФЕТА

История эстафеты началась в 30-х годах прошлого столетия. В разные годы её участниками становились двукратные олимпийские чемпионы по биатлону Виктор Маматов и Анна Богалий-Титовец, а также руководители отрасли, в том числе начальник Западно-Сибирской железной дороги Александр Целько.

Есть у участников эстафеты, которая посвящена боевому и трудовому подвигу студентов и выпускников вуза, и давняя традиция – возложение цветов к памятнику студентам и преподавателям, павшим в годы Великой Отечественной войны. Вот и на этот раз перед забегом спортсмены принесли букеты к мемориалу. Затем ректор СГУПСа Владимир Верескун пожелал всем успешного прохождения своего этапа, и сигнал ракетицы возвестил о начале эстафеты.

В борьбу вступили команды всех факультетов, а также Томского и Новосибирского филиалов университета, центра довузовского образования, выпускников, а также команда ЗСЖД. Им предстояло преодолеть 23 этапа, которые включили в себя как классические виды спорта: лыжи, лёгкую атлетику, бег на коньках, биатлон, так и весьма специфические: разборку и сборку автомата, бег в противогазе, в общевоинском защитном костюме, перевязку и переноску «раненого».

В последние годы победителем чаще других становилась команда факультета «Управление процессами перевозок» (УПП). И на этот раз она в упорной борьбе победила, что зрители встретили бурной овацией.

ВЛАДИМИР ПАВЛОВ,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
НОВОСИБИРСК

Кроссворд

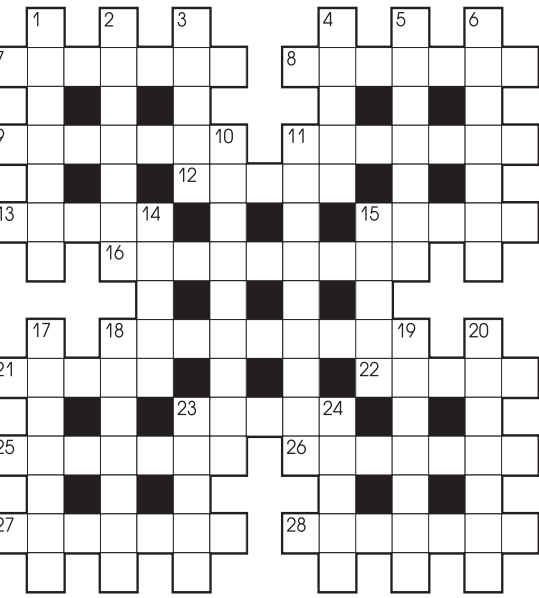
ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

7. В правильном треугольнике совпадает с биссектрисой. 8. Единица количества теплоты, которая в диетологии «превращается» в единицу количества полноты. 9. Анна Ильинична Ульянова по отношению к Надежде Константиновне Крупской. 11. Бочонок для пресной воды на шлюпках. 12. Если на собрании, то берут, если честное, то дают. 13. Подразделение роты, батареи, эскадрона. 15. «Стрела» для поднятия брёвен у «крана» в одну словую силу. 16. Врач для слабого пола. 18. Здание, «подпирающее» небо. 21. Что строят в первую очередь на садовом участке? 22. Прессой торгующая палатка. 23. Смычковый инструмент постарше скрипки Страдивари. 25. Огневое и тактическое подразделение в артиллерии. 26. Артист, выступающий в специальном жанре циркового искусства. 27. Номенклатурный дровосек. 28. Местная разновидность языка.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. Мужество, что до ордена доведёт. 2. Специалист, который каждую собаку знает. 3. Поделочный камень: оправленный в серебро, прогоняет чёрные мысли. 4. Нестор, что мастак по части строить козни любой власти. 5. Один из трёх «бодливых» обитателей Зодиака. 6. Что сказочная Маша не велела есть Медведю, когда он сел на пенёк? 10. Выражение отвлечённого понятия (которое трудно передать кратко) в форме яркого образа. 11. Там учатся те, кому ходить неохота. 14. Биржевой игрок, действующий за свой счёт и от своего имени. 15. Хитрый и ловкий пройдоха из семейства кунных. 17. Бывает при даме и при ордене. 18. Человек, вносящий прогрессивные принципы деятельности. 19. Дальнобойные «очки». 20. Рожки да ножки от съеденного козлика. 23. Ворон, своим криком предсказывающий несчастье. 24. Бумага на долю от общего пирога.

СОСТАВИЛ МИХАИЛ СЕРГЕЕВ



Ответы на кроссворд за 16 марта

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

6. Опека. 9. Мотогонщик. 10. Идиот. 11. Гиппопотам. 13. Пингвин. 15. Илий. 17. Басня. 18. Вашингтон. 20. Адреналин. 22. Укроп. 23. Метла. 24. Коврыга. 28. Отсбятнина. 29. Пицца. 30. Раздвоение. 31. Отряд.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. Амиго. 2. Стёпа. 3. Оглобля. 4. Антонов. 5. Пикап. 7. Педагогика. 8. Кроликовод. 12. Мидия. 14. Гандболист. 15. Интеграция. 16. Нажим. 19. Танго. 21. Невежда. 22. Ульянов. 25. Атлас. 26. Гиена. 27. Балет.

Телефоны отделов редакции: эксплуатации 624-69-35 | науки 624-63-14 | бизнеса (499) 262-91-44 | социальной политики и писем 624-73-50, 624-73-76 | новостей (499) 262-92-34 | специальных корреспондентов 983-08-18 | культуры и спорта 624-69-34 | иллюстраций 624-75-72, 262-90-52 | корреспондентской сети (499) 262-58-69 | справочно-библиографический 624-77-79 | производственный 624-56-07, (499) 262-90-25 | бухгалтерия (499) 262-99-34 | секретариат 624-45-16 (т/ф), 983-08-18, (499) 262-26-53, (499) 262-15-56.
E-mail: gudok@css-rzd.ru

Телефоны собственных корреспондентов: Калининград (4012) 58-65-82 | Москва (499) 262-18-66 | Н.Новгород (8312) 48-46-74, Ростов-на-Дону (863) 259-55-25 | Самара (846) 303-49-97 | Санкт-Петербург (812) 457-69-45 | Саратов (8452) 41-66-64 | Хабаровск (4212) 77-80-29 | Челябинск (351) 268-41-09 | Ярославль (4852) 79-39-13.
Наш адрес: ул. Старая Басманная, 38/2, строение 3. Москва 105066
Рукописи не рецензируются и не возвращаются! При перепечатке ссылка на «Гудок» обязательна. Набрано и сверстано в РИЦ газеты «Гудок».

Издатель: ОАО «Газета «Гудок» | Генеральный директор: Борис Калатин | Заместитель генерального директора: Сергей Шатаковский | Отдел распространения: (499) 262-89-69, (495) 624-52-37 (факс) | Реклама: Наталья Гаврилова. Тел.: (495) 624-62-71, 641-05-66, факс: (495) 624-78-53. Website: gudok.ru
Материалы с рубрикой, набранной Таксим шрифтом, – на правах рекламы
Открыты: 340 | Газетный индекс: 5834-01 | ISSN 1608-0001 | Подписано в печать в 19.40. | Печатается в Москве, Астрахани, Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Казани, Калининграде, Кемерове, Краснодаре, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Салехарке, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.