

Корпоративный университет ОАО «РЖД» опережает темпы развития подобных образовательных структур за рубежом

Из Финляндии отправился первый поезд, на котором отработают технологию контейнерных перевозок

27 апреля 2011 года www.gudok.ru
 среда www.gudok.info
 № 71 (24791) E-MAIL: gudok@css-rzd.ru



Ежедневная Выходит Тираж
 транспортная с 23 декабря 153386
 газета 1917 года экземпляров

| От РЕДАКЦИИ

Консенсус предпочтительнее

Законопроект «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», который месяц назад был передан на экспертизу в Государственно-правовое управление президента, недавно был возвращён в Министерство транспорта с замечаниями.

Какой вариант сегодня принят за основу, в ведомстве не сообщают и говорят, что окончательную точку в этом вопросе поставят в правительстве.

По поводу проекта данного закона между ОАО «РЖД» и Минтрансом существуют два основных разногласия. Компания настаивает, чтобы из новаций убрали термин «услуга локомотивной тяги», а также чтобы публичный доступ к инфраструктуре имели бы только перевозчики. В Минтрансе опасаются, что это будет способствовать сохранению монополии на перевозки и воспрепятствует дополнительному притоку инвестиций в обновление локомотивного парка, принадлежащего как РЖД, так и операторским компаниям.

В ОАО «РЖД» предполагают, что законопроект с этими точками зрения и был направлен в ГПУ, а замечания в возвращённом документе разногласий не касаются.

Теперь ситуация может развиваться в двух направлениях. Профильный департамент промышленности и инфраструктуры правительства продолжит движение законопроекта, и его вынесут на обсуждение в заинтересованные ведомства. Другой вариант: в Минтрансе посчитают нецелесообразным излишне бюрократизировать процесс и согласятся внести спорные предложения на более позднем этапе законотворческого процесса, дождавшись окончания эксперимента по созданию локальных перевозчиков «на маршруте» и «за маршрут», которые предусмотрены в Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок.

Как бы то ни было, но при внесении законопроекта в Государственную думу он ещё будет обсуждаться как депутатами, так и их экспертами из различных транспортных организаций. Позиция ОАО «РЖД» в этой связи всегда заключалась в том, что сегодня было бы целесообразно принять закон в таком виде и в той части, в какой имеется консенсус причастных регуляторов и транспортного сообщества. В основе такой точки зрения лежит прежде всего забота о сохранении стабильности, безопасности и эффективности перевозочного процесса на переходном этапе.

ЦИФРА ДНЯ

20,9 МЛН

руб. инвестирует в 2011 году Центральная дирекция по ремонту пути на внедрение централизованной системы контроля расхода топлива для путевых машин.

Блиц

Цепная реакция инициатив

Слёт молодёжи впервые объединил представителей всех структурных подразделений и дочерних обществ



Фото: Роман Виталин

Anatoliy Komarov,
начальник
сектора Центра
оценки,
мониторинга
персонала
и молодёжной
политики
Куйбышевской
дороги

— Анатолий Валерьевич, каковы итоги молодёжного слёта?

— Главное, нам удалось запустить механизм, своеобразную цепную

реакцию молодёжных инициатив в едином пространстве и до-

роги, и дирекций центрального подчинения.

Мы предложили объединить все молодёжные структуры по территориальному принципу — создать несколько центров в пределах одного узла. Договорились о нескольких информационных площадках в Интернете и Инtranете, о передаче и обмене информацией.

— Почему важно наладить механизм обмена информацией именно среди молодёжи?

— Молодёжь, как носитель новых знаний, быстрее адаптируется к новшествам. При этом молодые специалисты способны ускорить внедрение идей и проектов. Наша задача в процессе реформирования объединить энергии и знания молодёжи, не потерять полезные ростки инноваций. И ещё — привнести в компании новую культуру постоянных изменений и улучшений. Пока в компании культивируется метод

исполнения и контроля — на этом

фоне нужная инициатива не то что не востребована, но и может быть просто не замечена.

— Чем уже может гордиться молодёжь Куйбышевской?

— В этом году на дороге реализуется проект улучшения условий предоставления льгот на проезд для пенсионеров компании на станции Самара. Раньше пенсионер получал льготу на своём предприятии, потом шёл в билетное бюро и только после этого обращался в кассу на вокзале. Теперь мы объединили для них все ступени в одном окне.

Уже выделено помещение, идёт ремонт, и в скором времени пенсионеры будут пользоваться льготой по упрощённой схеме.

Мы предложили дублировать сообщения о производственных изменениях облика пригородного транспортного обслуживания, — сказал президент ОАО «РЖД».

— В перспективе мы видим рынок до 2017 года в размере 1200

вагонов. Нас привлекают высокая технологичность, качество,

комфортность и экологичность «Ласточки», это ёщё и очень красивая техника.

— Мы рады, что нашли такого партнёра, как Россия. Ваша страна стоит на пути модернизации, и мы рады сопровождать её в этом, — заявил Петер Лёшер.

— Со своей стороны мы обеспечим идеальное качество и своевременную поставку поездов. Ожидается, что первый поезд прибудет в Россию в 2012 году.

«Ласточка» на старте

В ГЕРМАНИИ НАЧАЛАСЬ ПОСТРОЙКА ЭЛЕКТРИЧЕК ДЛЯ РОССИИ

Официальный старт производству электропоездов «Ласточка» на платформе DESIRO дали вчера на заводе «Сименс» Крёфельде президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин и президент, председатель правления «Сименс АГ» Петер Лёшер.

Главами компаний были подписаны акты о начале производства электропоездов и о начале закупки комплектующих изделий. В торжественной церемонии также принял участие федеральный министр транспорта, строительства и городского развития Германии Петер Рамзауэр.

— Поезда «Ласточка» — это основа для принципиального изменения облика пригородного обслуживания, — сказал президент ОАО «РЖД».

— В перспективе мы видим рынок до 2017 года в размере 1200

вагонов. Нас привлекают высокая технологичность, качество,

электропоезд «Ласточка» разработан компанией «Сименс АГ» на платформе Desiro RUS с учётом технических требований, утверждённых ОАО «РЖД».

Максимальная эксплуатационная скорость электропоездов составит 160 км/ч. Каждый поезд будет состоять из 5 вагонов.

При разработке было учтено, что эксплуатация поездов будет

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Территория памяти

Президенты России и Украины Дмитрий Медведев и Виктор Янукович приняли участие в мероприятиях, посвящённых 25-летию катастрофы на Чернобыльской АЭС, и заложили первый камень памятника ликвидаторам аварии. Монумент будет установлен в парке города Чернобыля и должен быть завершён к 14 декабря 2011 года.

Также главы государств посетили службу в Свято-Ильинском Чернобыльском храме — он действует на территории зоны отчуждения. На сайте Дмитрия Медведева опубликовано сообщение, в котором упоминается о сборе средств на строительство нового защитного саркофага для аварийного реактора — в ближайшие два года Россия на эти цели выделит около 45 млн евро.

Концепция профессионалов

В российском правительстве разработан проект Концепции государственной миграционной политики до 2025 года. Секретарь Совета безопасности Николай Патрушев на совещании в Некрасове сообщил, что отечественный рынок труда перенасыщен мигрантами с низкими профессиональными качествами, не владеющими русским языком. Зачастую они не способны адаптироваться в обществе.

Документ будет обсуждаться в Госдуме и Совете Федерации, после чего будет представлен на рассмотрение президента. Уже известно, что концепция подразумевает отмену механизма квотирования мигрантов.

Газовый рекорд

Стоимость газа по долгосрочным контрактам «Газпрома» в декабре 2011 года ожидается на уровне \$500 за тысячу кубометров. Председатель правления концерна Алексей Миллер сообщил, что спрос на газ на европейском рынке резко вырос — ранее в «Газпроме» прогнозировали цены на декабрь около \$352 за тысячу кубометров.

«Рынок газа бьёт все рекорды: например, в текущем апреле поставки «Газпрома» на экспорт будут больше, чем в отдельные зимние месяцы. Думаю, это не последние рекорды, которые мы зафиксируем в этом году», — заявил Алексей Миллер.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств



ПОТЕНЦИАЛ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РОССИИ ПО-ПРЕЖНЕМУ ИСПОЛЬЗУЕТСЯ НЕДОСТАТОЧНО ЭФФЕКТИВНО, ЧТО МЕШАЕТ ПОЛУЧИТЬ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ДОХОДЫ. ТАКОЙ ВЫВОД СДЕЛАЛИ УЧАСТНИКИ ПЛЕНАРНОГО ЗАСЕДАНИЯ ФОРУМА «ТРАНСРОССИЯ-2011».

«Нам предстоит всем вместе ещё раз обсудить закон «О транзите», поскольку каждый в нём видит своё, а единого документа не получается, — заявил заместитель министра транспорта Андрей Недосеков. — Нужно понять, что только одно государство не может решить все проблемы, которые связаны с транзитными перевозками».

Андрей Недосеков особо отметил неподготовленность нормативной базы. Когда в прошлом году в Юго-Восточной Азии появился крупный клиент и возникла необходимость перевозки зерна в контейнерах, правовые вопросы пришлось срочно решать на уровне вице-премьера правительства.

Со своей стороны, ОАО «РЖД» делает всё от него зависящее, чтобы развивать услуги по перевозке соответствующего качества.

ГОСУДАРСТВО ОБРАТИЛОСЬ К УЧАСТНИКАМ ФОРУМА С ПРИЗЫВОМ СООБЩАТЬ ИНФРАСТРУКТУРУ

Компания предлагает сервис «Транссиб» — за семь суток». «По нашим оценкам, реальным сроком доставки грузов из Европы в Азию и обратно станет 13–14 суток, — сообщил первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Морозов. — Мы продлили колей 1520 до Братиславы и Вены».

Кроме того, ОАО «РЖД» активизирует усилия по формированию целостной железнодорожной инфраструктуры международного транспортного коридора «Север–Юг». Уже в ближайшие годы станет возможным впервые в истории создать железнодорожный «мост» протяжённостью около 4,5 тыс. км от Санкт-Петербурга до порта Бандер-Аббас в Персидском заливе и соединить более коротким путём Северо-Западную и Центральную Европу со странами Ближнего и Среднего Востока и Южной Азии.

Но на вопросы перевозок уже заметно начала влиять ситуация с недостаточными пропускными способностями инфраструктуры. По словам Вадима Морозова, за семь последних лет РЖД вложили в инфраструктуру 1,7 трлн руб. В приоритетном порядке финансировались работы по модернизации направлений Кузбасс–Северо-Запад, Кузбасс–Дальневосточный транспортный узел, Кузбасс–Азово-Черноморский транспортный узел, по развитию подходов к важнейшим российским портам, развитию скоростного и высокоскоростного движения. Приоритетными задачами для компании остаётся ликвидация на сети железных дорог России 5,5 тыс. км «узких» мест, реконструкция 7 тыс. искусственных сооружений. Также необходимо проводить дальнейшее развитие инфраструктуры БАМа и Транссиба.

Генеральный секретарь координационного Совета по транссибирским перевозкам Геннадий Бессонов подчеркнул, что силами одних РЖД нельзя обеспечить рост транзита.

«Если правительство не будет вкладывать средства в развитие инфраструктуры, то мы не сможем обеспечить ни транзит, ни вывоз

того, что будут предъявлять нам наши же предприятия», — подчеркнул он.

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ

проходить в различных климатических зонах России, поэтому конструкция поездов Desiro переработана таким образом, чтобы исключить скапливание льда, снега и конденсата.

Ещё одно отличие российского варианта в оснащении оборудованием, снижающим электромагнитное излучение: установка фильтров ЭМС, экранирование и т.д. Такие изменения в конструкцию поезда были внесены в связи с тем, что нормативные требования по электромагнитной совместимости в России по сравнению с европейскими требованием намного жёстче.

Напомним, «Сименс АГ» поставил ОАО «РЖД» 54 электропоезда «Ласточка». Контракт на поставку 38 электропоездов был подписан 17 декабря 2009 года. Контракт на поставку ещё 16 электропоездов, производство которых будет частично локализовано в России, подписан 21 сентября 2010 года.

ЕЛЕНА МИРОШНИКОВА

2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

27 апреля 2011 года

среда

№ 71 (24791)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

Оценка

Молодой и динамичный

Корпоративный университет ОАО «РЖД» развивается гораздо быстрее в сравнении с подобными образовательными структурами за рубежом. Такое мнение высказал старший консультант и управляющий партнёр международной ассоциации корпоративных университетов Corport University Xchange («Corpu») Скотт Томас Мумма, посетивший на днях образовательный центр для управленцев РЖД.

Ассоциация Corpu проводит сравнительные исследования корпоративных систем обучения по всему миру и представляет рекомендации по повышению эффективности их работы. Консультант посетил тренинги железнодорожного университета, пообщался со слушателями, провёл для сотрудников семинар по мировым тенденциям в области корпоративного обучения и принял участие в их стратегической сессии, посвящённой перспективам дальнейшего развития образовательной структуры.

По словам эксперта, его приятно удивила та динамика, с которой развивается Корпоративный университет ОАО «РЖД»: скорость и интенсивность в среднем в полтора раза выше, чем у подобных проектов в других крупных производственных корпорациях по всему миру.

Кроме того, образовательная структура железнодорожного холдинга показывает лучшие показатели по таким параметрам, как «вовлечённость слушателей», «ориентированность учебных программ на требования бизнеса» и «систематизация подходов к обучению».

Многолетние исследования Corpu показывают, что любой корпоративный университет проходит в своём развитии ряд этапов, имеющих определённую продолжительность и содержание, – от запуска и становления до того момента, когда он становится для бизнеса стратегическим партнёром и одним из основных механизмов повышения эффективности компании.

«Обычно этап запуска университета длится не меньше двух лет, однако, по оценке эксперта, вполне можно ожидать, что уже по прошествии года с момента открытия нашего университета он перейдёт на второй этап – становления, – рассказал «Гудку» директор Корпоративного университета ОАО «РЖД» Николай Стеблянский. – Рекомендации специалиста Corpu помогли нам объективно посмотреть на то, как совершенствуется наш университет, увидеть вектор его долгосрочного развития с учётом мировых тенденций и опыта образовательных центров в крупных компаниях».

В частности, Скотт Томас Мумма рекомендовал в будущем развивать университет РЖД как площадку для формирования «пула талантов» компаний. Важным этапом развития университета, по его мнению, должно стать и внедрение технологий самообучающейся организации, то есть проведение мероприятий с привлечением руководителей и сотрудников компаний.

Ирина ЗАВЕРНЯЕВА

ПЕРЕВОЗКИ

Как на заказ

Для высокоскоростной магистрали
начинают готовить специалистов



ФОТО: ЕРА/ИТАР-ТАСС

В декабре этого года будет объявлен тендер на проектирование, строительство и обслуживание высокоскоростной магистрали Санкт-Петербург – Москва.

Об этом вчера сообщил гендиректор ОАО «Скоростные магистрали» Денис Муратов.

Предполагается, что строительство высокоскоростной магистрали (ВСМ) будет осуществлено на условиях контракта жизненного цикла (аналог государственно-частного партнёрства), подписанного нами на 30 лет.

«Основная проблема любого строительного проекта – это так называемый разрыв ответственности. Когда у каждого вновь приходящего участника проекта есть возможность слиться на предыдущего. Поэтому необходимо взять одну организацию, которая неслышала бы ответственность за весь проект в целом, и это можно сделать, применив контракт жизненного цикла, где проектирование, строительство и эксплуатация, финансирование всех работ находятся в рамках одной специально созданной проектной компании», – рассказал Денис Муратов.

При этом доля государства в финансировании строительства составит 50%, остальную часть вложит победившая в тендере компания. Ориентировочно стоимость всего проекта может составить 500–700 млрд руб. «Мы исходим из того, что стоимость за километр составит 20–26 млн евро, включая сигнальную систему», – подчеркнул Денис Муратов.

Время в пути по новой железнодорожной линии не должно превысить 2,5 часа. Цена билета на поезд ориентировочно составит \$100, а планируемый пассажиропоток – 8–12 млн в год.

В тендере будут участвовать только зарубежные компании, уже имеющие как минимум 15-летний опыт строительства высокоскоростных железных дорог. Наиболее вероятные страны-участницы – Испания, Южная Корея, Китай, Франция и Германия. При этом обязательными, по словам Дениса Муратова, будут обучение российских специалистов и использование на части работ российских строителей. Для строительства ВСМ российской стороне необходимо подготовить порядка 2 тыс. со-

трудников. Ещё около 35 тыс. будут заняты впоследствии на эксплуатации ВСМ.

«Нам также нужен штучный товар, порядка 50 человек, которые свободно говорят на иностранном языке, готовы работать в стрессовых условиях», – отметил Денис Муратов. Для подготовки этих специалистов уже в этом году в рамках соглашения, подписанного между ОАО «Скоростные магистрали» и Санкт-Петербургским государственным университетом путей сообщения, с четырьмя курсами по каждой из существующих специальностей будут отобраны по три-четыре студента. Для этой группы учащихся преподаватели разработают индивидуальный учебный план, который включит в себя дополнительные лекции, стажировку, защиту дипломов при участии экспертов из «Скоростных магистралей».

Контракт с компанией, победившей в тендере, должен быть заключён в первой половине 2013 года. А ввод ВСМ в эксплуатацию намечен на 2018 год.

Яна Позолотникова,
соб. корр. «Гудка»
Санкт-Петербург

ПРОЕКТ

Бумажное предместье

СЕВЕРНОМУ ШИРОТНОМУ ХОДУ НАШЛИ ЕЩЁ ОДНОГО ПОДРЯДЧИКА



ФОТО: АЛЕКСАНДР ДАВЫДОВ

пакет с документами от Группы компаний «АРКС» был представлен в полном объёме и его рассмотрела Экспертная комиссия во главе с Александром Белецким. «Для участия в мероприятиях по выбору генерального подрядчика для строительства мостового перехода через Надым Группа компаний «АРКС» подала все документы, но не представила своё предложение, а также не перечислила деньги на обеспечение заявки для участия в мероприятиях (1% от максимальной цены договора, то есть 142,6 млн руб). Поэтому эта компания и не прошла», – пояснила Ольга Судакова. В ГК «АРКС» отказались комментировать эту информацию.

Представитель ОАО «УСК МОСТ» Светлана Звейнице подтвердила «Гудку», что их организация входила в число потенциальных участников строительства мостового перехода через реку Надым.

Клим Палеха

Строители моста просят помочь в работе с документами

Заместитель генерального директора ОАО «Корпорации Урал Промышленный – Урал Полярный» Александр Вылиток пояснил «Гудку», что заказчик-заказчик (в данном случае им является ООО «УралСтрой-Технологии» – «дочка» корпорации) будет оказывать содействие в решении предпроектных вопросов. «Мы – инвестор, и мы будем осуществлять полный контроль над всеми вопросами. Если они (представители «Мостостроя 12») будут куда-то отклоняться, то у нас есть кому их подправить. Но,

возможно, нам всем придётся подождать, если согласования займут какие-то сроки в рамках закона», – отметил он.

Также в Корпорации сообщили, что, кроме «Мостостроя 12», рассматривались заявки от «УСК МОСТ» и ГК «АРКС».

«Гудок» обратился в компании, которые претендовали на этот заказ, с просьбой прокомментировать прошедший конкурс, но в Группе «АРКС» свою участие в мероприятиях по привлечению организаций, которая должна построить мост, отрицают. «Ни одна из компа-

ний ГК «АРКС» в конкурсе не участвовала и не подавала заявку. Мы не захотели участвовать», – сообщила «Гудку» представитель ГК «АРКС» Елена Пантасенко.

Комментируя это заявление, пресс-секретарь Корпорации Ольга Судакова отметила, что

«Гудок» обратился в компании, которые претендовали на этот заказ, с просьбой прокомментировать прошедший конкурс, но в Группе «АРКС» свою

участие в мероприятиях по привлечению организаций, которая должна построить мост, отрицают. «Ни одна из компа-

ний ГК «АРКС» в конкурсе не участвовала и не подавала заявку. Мы не захотели участвовать», – сообщила «Гудку» представитель ГК «АРКС» Елена Пантасенко.

Комментируя это заявление, пресс-секретарь Корпорации Ольга Судакова отметила, что

«Гудок» обратился в компании, которые претендовали на этот заказ, с просьбой прокомментировать прошедший конкурс, но в Группе «АРКС» свою

участие в мероприятиях по привлечению организаций, которая должна построить мост, отрицают. «Ни одна из компа-

ний ГК «АРКС» в конкурсе не участвовала и не подавала заявку. Мы не захотели участвовать», – сообщила «Гудку» представитель ГК «АРКС» Елена Пантасенко.

Комментируя это заявление, пресс-секретарь Корпорации Ольга Судакова отметила, что

«Гудок» обратился в компании, которые претендовали на этот заказ, с просьбой прокомментировать прошедший конкурс, но в Группе «АРКС» свою

участие в мероприятиях по привлечению организаций, которая должна построить мост, отрицают. «Ни одна из компа-

ний ГК «АРКС» в конкурсе не участвовала и не подавала заявку. Мы не захотели участвовать», – сообщила «Гудку» представитель ГК «АРКС» Елена Пантасенко.

Комментируя это заявление, пресс-секретарь Корпорации Ольга Судакова отметила, что

«Гудок» обратился в компании, которые претендовали на этот заказ, с просьбой прокомментировать прошедший конкурс, но в Группе «АРКС» свою

участие в мероприятиях по привлечению организаций, которая должна построить мост, отрицают. «Ни одна из компа-

ний ГК «АРКС» в конкурсе не участвовала и не подавала заявку. Мы не захотели участвовать», – сообщила «Гудку» представитель ГК «АРКС» Елена Пантасенко.

Комментируя это заявление, пресс-секретарь Корпорации Ольга Судакова отметила, что

«Гудок» обратился в компании, которые претендовали на этот заказ, с просьбой прокомментировать прошедший конкурс, но в Группе «АРКС» свою

участие в мероприятиях по привлечению организаций, которая должна построить мост, отрицают. «Ни одна из компа-

ний ГК «АРКС» в конкурсе не участвовала и не подавала заявку. Мы не захотели участвовать», – сообщила «Гудку» представитель ГК «АРКС» Елена Пантасенко.

Комментируя это заявление, пресс-секретарь Корпорации Ольга Судакова отметила, что

«Гудок» обратился в компании, которые претендовали на этот заказ, с просьбой прокомментировать прошедший конкурс, но в Группе «АРКС» свою

участие в мероприятиях по привлечению организаций, которая должна построить мост, отрицают. «Ни одна из компа-

ний ГК «АРКС» в конкурсе не участвовала и не подавала заявку. Мы не захотели участвовать», – сообщила «Гудку» представитель ГК «АРКС» Елена Пантасенко.

Комментируя это заявление, пресс-секретарь Корпорации Ольга Судакова отметила, что

«Гудок» обратился в компании, которые претендовали на этот заказ, с просьбой прокомментировать прошедший конкурс, но в Группе «АРКС» свою

участие в мероприятиях по привлечению организаций, которая должна построить мост, отрицают. «Ни одна из компа-

ний ГК «АРКС» в конкурсе не участвовала и не подавала заявку. Мы не захотели участвовать», – сообщила «Гудку» представитель ГК «АРКС» Елена Пантасенко.

Комментируя это заявление, пресс-секретарь Корпорации Ольга Судакова отметила, что

«Гудок» обратился в компании, которые претендовали на этот заказ, с просьбой прокомментировать прошедший конкурс, но в Группе «АРКС» свою

участие в мероприятиях по привлечению организаций, которая должна построить мост, отрицают. «Ни одна из компа-

ний ГК «АРКС» в конкурсе не участвовала и не подавала заявку. Мы не захотели участвовать», – сообщила «Гудку» представитель ГК «АРКС» Елена Пантасенко.

Комментируя это заявление, пресс-секретарь Корпорации Ольга Судакова отметила, что

«Гудок» обратился в компании, которые претендовали на этот заказ, с просьбой прокомментировать прошедший конкурс, но в Группе «АРКС» свою

участие в мероприятиях по привлечению организаций, которая должна построить мост, отрицают. «Ни одна из компа-

ний ГК «АРКС» в конкурсе не участвовала и не подавала заявку. Мы не захотели участвовать», – сообщила «Гудку» представитель ГК «АРКС» Елена Пантасенко.

Комментируя это заявление, пресс-секретарь Корпорации Ольга Судакова отметила, что

«Гудок» обратился в компании, которые претендовали на этот заказ, с просьбой прокомментировать прошедший конкурс, но в Группе «АРКС» свою

участие в мероприятиях по привлечению организаций, которая должна построить мост, отрицают. «Ни одна из компа-

ний ГК «АРКС» в конкурсе не участвовала и не подавала заявку. Мы не захотели участвовать», – сообщила «Гудку» представитель ГК «АРКС» Елена Пантасенко.

Комментируя это заявление, пресс-секретарь Корпорации Ольга Судакова отметила, что

«Гудок» обратился в компании, которые претендовали на этот заказ, с просьбой прокомментировать прошедший конкурс, но в Группе «АРКС» свою

участие в мероприятиях по привлечению организаций, которая должна построить мост, отрицают. «Ни одна из компа-

ний ГК «АРКС» в конкурсе не участвовала и не подавала заявку. Мы не захотели участвовать», – сообщила «Гудку» представитель ГК «АРКС» Елена Пантасенко.

Комментируя это заявление, пресс-секретарь Корпорации Ольга Судакова отметила, что

«Гудок» обратился в компании, которые претендовали на этот заказ, с просьбой прокомментировать прошедший конкурс, но в Группе «АРКС» свою

участие в мероприятиях по привлечению организаций, которая должна построить мост, отрицают. «Ни одна из компа-

ний ГК «АРКС» в конкурсе не участвовала и не подавала заявку. Мы не захотели участвовать», – сообщила «

СОТРУДНИЧЕСТВО

Перспективный Восток

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ СТРОИТЕЛИ ПРЕДЛАГАЮТ ПОЛНЫЙ ПОРТФЕЛЬ ЗАКАЗОВ



Кирилл Воронин,
исполнительный
директор,
председатель
совета директоров
ОАО «ЗАРУБЕЖ-
СТРОЙТЕХНОЛОГИЯ»

ПОСЛЕ НЕЗАПЛАНРОВАННОЙ ОСТАНОВКИ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В ЛИВИИ ОАО «ЗАРУБЕЖСТРОЙТЕХНОЛОГИЯ» СОСРЕДОТОЧИЛОСЬ НА ДРУГИХ СВОИХ ПРОЕКТАХ, ОДИН ИЗ КОТОРЫХ – ЭЛЕКТРИФИКАЦИЯ УЧАСТКА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В ИРАНЕ.

– Кирилл Борисович, на какой стадии остановился проект строительства железной дороги Сирия – Бенгази в Ливии, прежде чем персонал компании был эвакуирован из страны?

– До завершения проекта оставалось три года. Этот проект начинался достаточно трудно, поскольку в Ливии долгое время вообще не было железных дорог. Те, которые строились ещё итальянскими колонизаторами, после освобождения страны были разобраны. Но власти Ливии поняли, что без железной дороги полноценное экономическое развитие невозможно. Они обратились к ОАО «Российские железные дороги», поскольку у компании есть огромный опыт строительства и эксплуатации железных дорог, в том числе в сложных климатических условиях. Трудности были связаны с тем, что ливийская сторона не имела опыта строительства железнодорожных инфраструктур, а также инспектирования проекта, приёма работ. Ливийские власти потратили на подготовку почти год.

Мы провели в Ливии огромную подготовительную работу: построили в районе Рас-Лануфа посреди пустыни основной лагерь на 1000 человек площадью 103 га с производственным блоком



Российские транспортные строители электрифицируют железнодорожную линию в Иране

Техника была застрахована. Юристы и финансисты сейчас определяют параметры страхового возмещения. Пока давать какие-то оценки преждевременно, поскольку с момента эвакуации прошло чуть больше месяца. Сейчас действует статус форс-мажора, о котором мы уведомили наших контрагентов. Никто никаких претензий не предъявлял.

– Как предполагается задействовать персонал, эвакуированный из Ливии?

– Мы стараемся по возможности предложить людям альтернативные варианты трудоустройства, работаем в тесном контакте с департаментом персонала ОАО «РЖД». Большое количество сотрудников были наняты именно на ливийский проект. Не все из них могут быть трудоустроены в РЖД. Но мы принимали на работу очень квалифицированных сотрудников: с хорошим образованием и опытом работы. Поэтому, я не

думаю, что они будут не востребованы на рынке труда. Часть людей у нас «забирали» прямо в аэропорт после прилёта.

– Ваша компания в настоящее время занимается электрификацией железнодорожной линии в Иране Тебриз – Азаршахр. В чём особенность этого проекта?

– По сравнению с ливийским проектом он достаточно не-

другого порядка, чем ливийский, – 8 млн 850 тыс. евро, а не 2,5 млрд. Но я не могу сказать, что проект очень прост. Работа за рубежом существенно отличается от работы в России. У нас, когда ты приезжаешь на участок, тебе подвозят все материалы, выделяют «окно» для производства работ. Можно быстро найти нужного специалиста. За границей всё совершенно не так. Нужно знать местное законодательство, иметь соответствующий юри-

Наше преимущество – в качестве производства работ. У китайцев с этим много проблем

велик. Протяжённость линии 53 км, и к тому же работы связаны не со строительством, а с электрификацией. Наш иранский субподрядчик – компания Sazeh Novin Tabriz – должен установить опоры. После этого мы осуществим монтаж контактной сети. Этот проект и по стоимости совершенно

дический и финансовый консультационный сервис, чтобы понимать, как действовать в стране. Нужно работать с иностранными банками, производить валютные расчёты, открывать паспорта сделок. Поэтому мы стараемся привлекать самых опытных, квалифицированных специалистов, со свободным

на месте: вкладываются деньги в машиностроение, перспективные технологии, средства связи. Наше преимущество – в качестве производства работ. У китайцев с этим было много проблем в Ливии, наверняка они будут и в Иране. Но не стоит успокаиваться. Китайцы зачастую приходят с выгодными предложениями. Например, они могут взять на себя предпроектные работы – то, на чём заказчик хочет сэкономить, и приносит ему уже какие-то готовые решения.

Мы отслеживаем интерес Китая к Ирану в инфраструктурной сфере и воспринимаем его в качестве достаточно сильного конкурента, который быстро развивается. Китайцы готовы софинансировать проблемные проекты, и при проведении тендера они зачастую умышленно демпингуют, надеясь на помощь государства. Но иранцы не намерены полагаться на одного поставщика услуг. Они знают о том, что в области инфраструктуры у китайцев страдает качество, и поэтому с большой надеждой смотрят на РЖД, рассматривая Россию в качестве надёжного партнёра. Этим и надо пользоваться. Мы показываем иранским специалистам всю цепочку: начиная от проектирования железных дорог и завершая поставками подвижного состава. Они могут предложить Ирану полный портфель в области железнодорожной сферы.

– В чём особенности повседневной работы российских специалистов в Иране?

– Работать в любой восточной стране, особенно такой древней, как Иран, необходимо только с учётом местных традиций, менталитета, культуры, религии. Понимание этого требуется не только от руководителей компаний, но и от инженеров, рабочих. Перед началом иранского проекта мы подготовили страноведческий курс, который позволил людям получить хотя бы минимальное представление о том, как себя вести в этой стране: что можно делать и чего нельзя делать ни в коем случае.

Китай осуществляет государственную политику «молчаливого вторжения»: компании приходят со своими проектами, приносят «дешёвые» деньги, привозят свою рабочую силу, дешёвую технику. При этом все знают, что она очень недёжна. Но у китайских производителей есть достаточно большие дотации от государства. Они загружают таким образом свою машиностроительное производство и оттачивают качество, занимаются копированием технологий. Российская железнодорожная отрасль тоже не стоит

Беседовал Денис Виксан

Обновление

Вокзал по средствам

Станции оборудуют компактными помещениями

Модульные строения заменили старый вокзал на станции Ушумун Забайкальской дороги.

Подобными сооружениями оборудованы уже восемь станций магистрали.

Площадь строений, в одном из которых зал ожидания, а в другом билетные кассы, всего 27 кв. м. Их стены металлические с прослойкой утеплителя. Такие стены прекрасно держат тепло даже студёной забайкальской зимой. Под эти сооружения не нужен фундамент, что ещё удешевляет стоимость их монтажа и ускоряет установку.

«Вагончики ставят на тех станциях, где население немного, пассажиропоток небольшой, а прежнее здание вокзала ремонту из-за своей ветхости уже не подлежит», – объясняет заместитель начальника дороги по корпоративному управлению и работе с органами власти Анатолий Мишин.

Впрочем, местным жителям эти скромные помещения не нравятся.

«Совсем не радуют глаз. Приехал человек к нам в Ушумун, вышел из поезда и видел какие-то две неказистые будки», – говорит председатель местного узлового совета ветеранов дороги Владимир Вовченко.

«Неужели руководство дороги не хочет, чтобы станции выглядели достойно? Это же престиж компаний», – возмущается почетный железнодорожник Александра Антонова, отработавшая на дороге 35 лет.

По словам директора местной средней школы Аллы Судаковой, жизнь посёлка тесно связана с магистралью. Молодёжь поступает в железнодорожные учебные заведения. «Поэтому приличный вокзал



в Ушумуне необходим. Это визитная карточка посёлка», – замечает она.

Зато старший билетный кассир станции Ушумун Ольга Просвиркова новым рабочим местом удовлетворена. «Нормальное помещение, тёплое, ну, разве что небольшое. Уже месяц в нём тружусь», – говорит она.

По словам начальника ЗабЖД Сергея Иванова, стоимость вагончика менее 1 млн руб., а на строительство самого скромного вокзала надо под 250 млн руб. У дороги таких денег нет, да и она решает подобные задачи. Этим занимается Дирекция железнодорожных вокзалов при условии софинансирования с субъектами РФ. Однако администрация Амурской области не спешит брать обязательства.

– Как начальник ЗабЖД сделал, что мог. А за администрацию не отвечаю. Мы привезли и установили вагончики. Если их будет не хватать, ещё пару поставим. Но при всём

на самом деле это не бытовка или подстанция, а вполне комфортный вокзальчик

желания построить в Ушумуне капитальное здание дорога не имеет возможности, – подчеркнул Сергей Иванов.

По его словам, аварийные старые вокзалы, срок эксплуатации которых больше века, по-всеместно заменяются на новые – модульного типа. Эти сооружения по площади больше вагончиков, но тоже недорогие и не требуют много времени на установку. Подобными зданиями уже оборудованы четыре станции в Амурской области и Забайкалье – Амазар, Жирекен, Тахтамыгда и Большой Невер. В этом году к ним добавится и станция Гонжа.

Сергей Донцов,
соб. корр. «Гудка»
Амурская обл.

ПРИВОЛЖСКАЯ

Немамаевы курганы

Мусорные пожары могут зажечь нефтяные цистерны

Железнодорожники организовали для чиновников экскурсию по самым грязным местам Волгограда. Мусор практически окружил Мамаев курган.

Представители городских властей и департамента по охране окружающей среды и природных ресурсов администрации Волгограда убедились, что железнодорожники не зря боятся тревогу. После схода снега несанкционированные свалки бытовых отходов стали заметнее. Горы мусора, разбросанные бумага, пакеты, пластиковые бутылки «украшали» полосу отвода вдоль магистрали. По словам специалистов Приволжской дороги, именно дачники и члены гаражных кооперативов выбрасывают мусор вблизи железнодорожного полотна.

«Убирать эту территорию и поддерживать чистоту должны городские власти. Да только история из года в год повторяется», – возмущается заместитель начальника ПривЖД по Волгоградскому региону Александра Сюсекин.

Мусор не только портит у гостей впечатление от города, но и влияет на безопасность движения поездов. С приходом первых теплых дней вдоль до-



Город-герой Волгоград нуждается в защите от мусора

роги бытовые отходы начали дымиться. «Если учесть, что на Приволжской магистрали преобладают нефтепродукты, то такие вот небольшие очаги возгорания в местах складирования мусора могут привести к трагическим последствиям», – предупреждает Александр Сюсекин.

Всего при осмотре территории, прилегающей к путям, было обнаружено 20 несанкционированных свалок на участках Волгоград – Гумрак, Волгоград – Спартановка, Саратов – Гумрак.

репта – Шпалопропитка и Сарепта – Чапурники.

Чиновники, увидев город глазами пассажиров, были смущены и пообещали, что в ближайшее время всем представителям садоводческих обществ, гаражных кооперативов и близлежащих к дороге предприятий предстоит выйти на субботник.

«Руководителям предприятий и председателям гаражных кооперативов необходимо вывести своих людей, убрать всё это, не дожидаясь штрафных санкций. Для физических лиц по действующему законодательству они колеблются от 500 до нескольких тысяч рублей, а для юридических – от 100 до 250 тыс. руб.», – проинформировал и.о. руководителя департамента по охране окружающей среды и природных ресурсов администрации Волгограда Сергей Денисов.

И уже через несколько дней после спецрейда на загрязнённые участки вышли те, кто не захотел расплачиваться рублём за привычку сорить.

«Мы надеемся, что к 1 Мая вся территория будет приведена в надлежащее состояние», – отмечает Александр Сюсекин.

Инга Быкова,
соб. корр. «Гудка»
Волгоград

Интервью

Слияние гигантов

Объединение крупнейших металлургических комбинатов потребует изменения в управлении железнодорожными активами



Алексей Иванов,
вице-президент
ЕВРАЗа,
руководитель
дивизиона
«Сталь»

Компания ЕВРАЗ объявила о формальном объединении трёх металлургических комбинатов в единый дивизион и фактическом слиянии Западно-Сибирского и Новокузнецкого комбинатов. Вице-президент ЕВРАЗа, руководитель нового дивизиона «Сталь» Алексей Иванов рассказал «Гудку» о том, что изменится с точки зрения производства и транспортного обеспечения предприятий.

— Алексей Александрович, объединяются два крупнейших в стране меткомбината, разных по профилю выпускаемой продукции (НКМК – рельсы, ЗСМК – строительный прокат). Для чего и почему сейчас?

— Это решение назревало давно. Об объединении говорили ещё в советское время, в конце 70-х годов. Затем в конце 80-х – начале 90-х. И только экономические сложности и политическая ситуация того времени не позволили реализовать эту идею. Но низкая эффективность существования двух однотипных комбинатов, работающих на одной сырьевой базе и в одном городе, была понятна и тогда. В условиях рынка, когда оба предприятия вошли в одну промышленную группу, идея объединения стала просто очевидной. Мы получим возможность значительно снизить издержки за счёт единой политики по закупкам сырья и материалов, внедрения единых правил работы с подрядными организациями, снижения транспортных затрат и совершенствования автомобильных

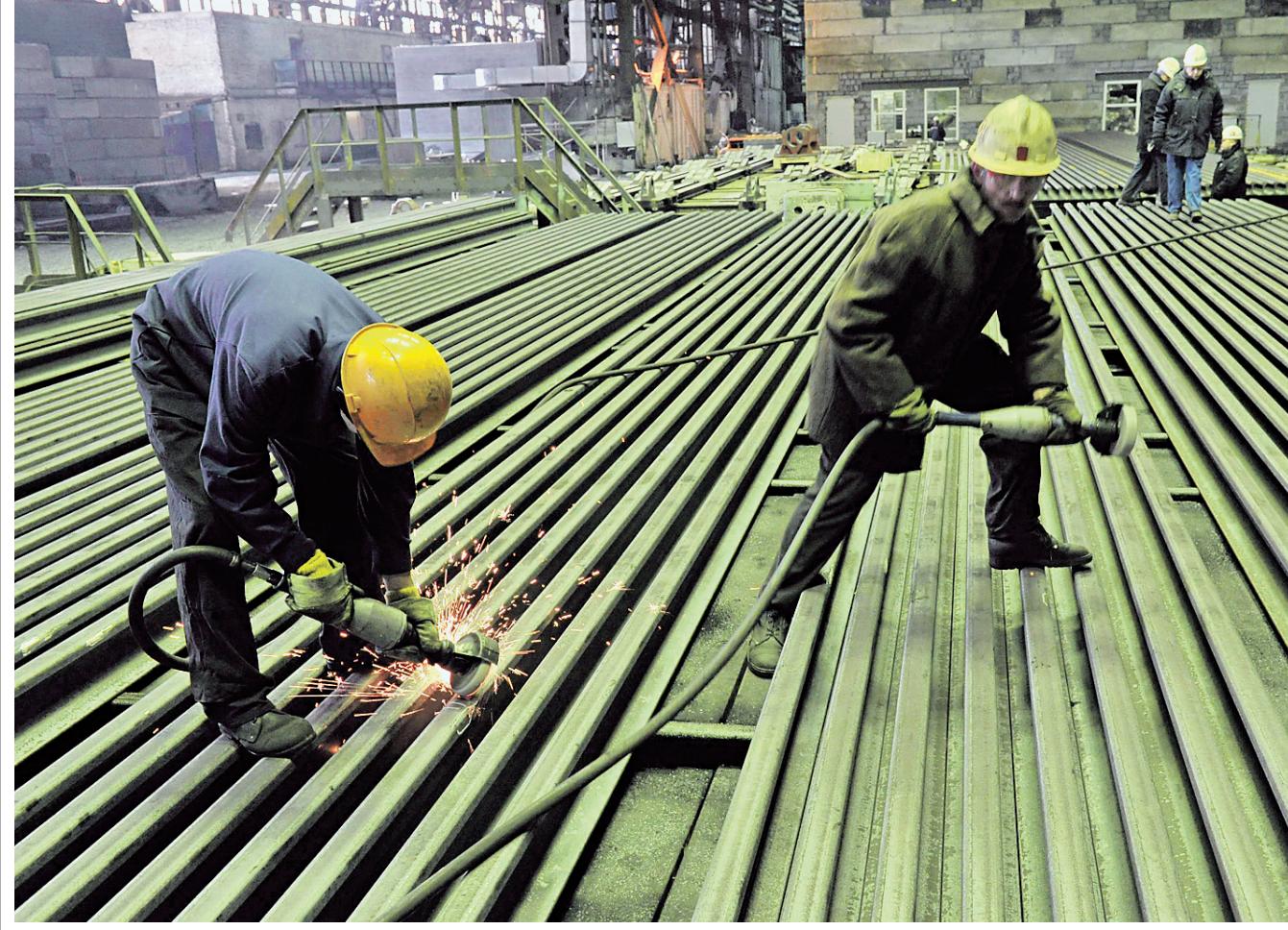


Фото: Павел Голубков

и железнодорожных потоков между предприятиями.

— ЗСМК и НКМК это ещё и огромные железнодорожные объекты. Что даст слияние с точки зрения транспортной составляющей и как изменится логистика?

— Объединение позволяет нам значительно повысить эффективность транспортной составляющей. Но, прежде чем объявить об этом, мы начали создавать единую дирекцию по транспорту. Понятно, что для оптимизации производственного процесса здесь потребуется какое-то время. Но уже сейчас можно сказать, что нам удалось сде-

лать немало полезных шагов. Нам удалось снизить издержки за счёт введения единых стандартов управления транспортом. Мы передали ряд непрофильных функций на аутсорсинг – например, капитальный ремонт путей, ремонт вагонов внутреннего парка. В то же время принято решение по усилению блока службы главного инженера – в структуре управления же-

лезнодорожным транспортом будет создан мощный сервисный блок.

На стадии утверждения находится проект перехода на единую автоматизированную систему управления железнодорожным транспортом. Это позволит унифицировать данные контроля железнодорожных перевозок на обеих площадках, обеспечить эффективное управление железнодорожными перевозками, исключить вероятность дублирования информации.

— Что поменяется в части управления локомотивным парком?

— На площадке НКМК мы будем использовать локомотивы, которые можно эксплуатировать в кривых с малым радиусом движения, а на ЗСМК будут переправлены более мощные и габаритные локомотивы. Это решение назревало давно, но осуществить его мы смогли только сейчас.

— Как объединение повлияет на реконструкцию рельсобалочного цеха НКМК? Планы ввода мощностей по произ-

водству стометровых рельсов не изменились?

— Планы не изменились. Мы надеемся завершить реконструкцию намеченные сроки. Более того, процесс объединения предприятий сыграет определённую полу-

— Планируете ли вы в будущем поставлять длинномерный рельсовый прокат на экспорт?

— Думаю, мы сможем обеспечить экспортные поставки 25-метровых рельсов в прибалтийские государства,

Нам удалось снизить издержки за счёт введения единых стандартов управления транспортом

жительную роль. Экономически ЗСМК всегда работал с большей эффективностью, поэтому после объединения мы получаем больше возможностей для маневра как по загрузке мощностей, так и по корректировке объёмов выпуска продукции. После реконструкции мы сможем производить рельсы такого же качества, как японская компания Nippon Steel, англо-французская Corus и австрийская Voestalpine.

на Украину, в Белоруссию, Казахстан, Узбекистан, Таджикистан, а также в Турцию, Иран и Ирак. Но к экспортту 100-метровых рельсов не готова портовая инфраструктура страны.

— Как вы думаете, повышается ли значимость проекта по производству длинномерного проката в связи с событиями в Японии, которая на сегодня является основным поставщиком РЖД данной продукции?

— Сегодня японские производители рельсов подтвердили гарантии поставок своей продукции на российский рынок. Поэтому не думаю, что у РЖД возникнут какие-то проблемы. С другой стороны, уже не раз мы слышали пожелания от железнодорожников, что они хотели бы получать длинномерный транспортный прокат не из-за моря, а на внутреннем рынке. И в значительно большем объёме, чем до сих пор. Эти пожелания связаны с масштабной программой РЖД по развитию высокоскоростного движения.

— А на какой стадии находится реконструкция рельсобалочного цеха на Нижнетагильском меткомбинате?

— В ближайших планах – запуск австрийской клеймовой машины Stangl Technik, а во втором полугодии завершим монтаж канадской линии не-

разрушающего контроля. В итоге мы сможем обеспечить выпуск 25-метровых рельсов объёмной закалки с высокой чистотой поверхности и автоматизированным контролем качества. Объёмы производства вырастут более чем в два раза – до 530 тыс. тонн в год.

— Когда-то ЕВРАЗ планировал сконцентрировать производство рельсовых скреплений в одном месте. От этой идеи не отказались?

— Нет, не отказались. Мы действительно намерены на одном предприятии сконцентрировать производство изделий верхнего строения железнодорожного пути. Базой для этого станет Нижнесалдинский металлический завод – филиал ОАО «НТМК». Сейчас на этом заводе выпускаются уже два вида рельсовых скреплений: клемма и упорная скоба.

Ведётся работа по увеличению объёмов производства. В течение 2011 года на предприятии будет освоен выпуск накладки к рельсам. Общие инвестиции в этот проект составят 220 млн руб. В итоге мы получим загрузку производственных мощностей НСМЗ, а наши по-

требители, в частности РЖД, будут обеспечены продукцией, которую в России и СНГ больше никто не производит.

Беседовал Клим Палеха

ДЕЛОВАЯ ПРЕССА

Горизонты партнёрства



Вышел в свет № 8 журнала «РЖД-Партнёр».

Номер открывает статья первого вице-президента ОАО «РЖД» Вадима Морозова «Новые горизонты партнёрства», в которой оценивается железнодорожная составляющая рынка мультимодальных перевозок в России. Также теме международной логистики посвящены аналитические обзоры Андрея Лазарева «Коррелированная логистика приносит дополнительную маржу» и Татьяны Святиной «Поиски добавленной стоимости порождают новые сервисы».

В рубрике «Финансы» привлечёт внимание статья Ивана Ступаченко «Акции транспортных компаний: как не прогадать», содержащая рекомендации аналитиков, оценивающих эмитентов транспортного сектора. Рубрика «Грузы и маршруты» содержит анализ Марии Шевченко «Локальные всплески на фоне осторожного роста».

В материалах «Осторожно: брак!» острую проблему изломов вагонного литья поднимает первый заместитель начальника Центра технического аудита ОАО «РЖД» Сергей Палкин. Накануне строительного сезона своим мнением о вос требованности на рынке цементовозов делится директор департамента перевозок строительных грузов ООО «Трубная транспортная компания» Ольга Плутахина. Об актуальных проблемных вопросах транспортировки трубной продукции рассказывают начальник управления по логистике ОАО «Челябинский трубопрокатный завод» Алексей Минулин.

В материале «Осторожно: брак!» острую проблему изломов вагонного литья поднимает первый заместитель начальника Центра технического аудита ОАО «РЖД» Сергей Палкин.

Также в номере помещены специальный проект «Россия – Германия» и приложения «РЖД-Партнёр – Контейнер» и «Порт – Партнёр».

Технологии

Фуры на вагонах

Контрэйлерным перевозкам приготовили научную базу

В досье

ПРЕДПОЛАГАЕМЫЕ МАРШРУТЫ КОНТРЕЙЛЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК



контрэйлерных перевозок, по мнению Сергея Столярова, является повышение социальной ответственности бизнеса в области стандартов охраны окружающей среды и условий труда водителей большегрузных автомобилей.

С этим соглашается и президент Гильдии экспедиторов России Семён Резер. По его словам, отечественная транспортная отрасль не вписывается в требования глобализации, которые подразумевают активное развитие контрейлерных и контейнерных перевозок.

«Такая технология сегодня активно поддерживается в США, Европе и других странах, поскольку таким образом улучшается экология, экономится горюче и увеличивается скорость прохождения таможенных процедур. Фуры на вагонах ликвидируют пробки на дорогах», – говорит Семён Резер. По его словам, грузовая база для таких перевозок есть. «Будет развиваться не только направление Санкт-Петербург – Хельсинки, но и в другие страны Европы. В контрейлерах можно возить всё что угодно, а Россия может экспортовать не только сырьё. Здесь важно избежать манёвров автомобилистов, связанных с обходом таможенного оформления. То есть чтобы не было так, что 40 км фура проезжает на вагоне, а

вагоны, то есть выдать технические условия, и уже после будет определяться производитель», – говорит Геннадий Писаревский. Как заявили в РЖД, конкурс на поставку специальной платформы планируется провести уже через год. «После анализа результатов опытной перевозки первом полугодии 2012 года РЖД планируют провести конкурс на разработку и поставку платформ для контрейлерных перевозок», – сообщил «Гудку» Сергей Столяров.

На заседании Научно-технического совета РЖД, которое состоялось в октябре прошлого года совместно с комитетом Госдумы РФ по транспорту, вице-президент ОАО «РЖД» Вячеслав Лемешко озвучил суммарный объём рынка контрейлерных перевозок – 2,3 млн грузовиков в год. Тогда же он предложил несколько возможных схем организации этого вида бизнеса. В частности, может быть создана специализированная операторская компания в форме дочернего общества ОАО «РЖД» либо совместного предприятия с одним из европейских операторов. Кроме того, возможна интеграция контрейлерных технологий в действующие дочерние компании – например, «РейлТрансАвто» или «Русскую Тройку».

Клим Палеха

третий раз на платформе планируется перевезти фуры с коммерческим грузом – это произойдёт в конце июля.

Как отметил «Гудку» начальник департамента международных связей ОАО «РЖД» Сергей Столяров, опытная перевозка осуществляется в соответствии с подписанным в 2010 году Меморандумом о намерениях между ОАО «РЖД» и VR Group Ltd («Железные дороги Финляндии»). Технологии регулярного курсирования контрейлерных поездов на «пространстве 1520»

и ряд нормативно-правовых документов, регулирующих такие перевозки, должны быть разработаны до 30 ноября этого года. А в разработке всего комплекса вопросов, связанных с новой технологией, участвуют ОАО «ВНИИЖТ», ОАО «НИИАС», ЗАО «ЛТИЛ», МИИТ, ООО ИЦ «Инновационное машиностроение» и другие научные организации.

Об актуальности новой технологии перевозок в последнее время говорят всё чаще. По словам Сергея Столярова, в первую очередь предпосылкой является опережающий количественный рост автопарка по отношению к росту протяжённости дорожной сети. Во-вторых, законодательные изменения, которые предполагают ограничения по проезду большегрузного автотранспорта по ряду федеральных автотрасс и в пределах транспортных узлов крупных мегаполисов. В-третьих, необходимость снижения нагрузки на автомобильную сеть и, как следствие, снижение бюджетных затрат на содержание автодорог. Четвёртой предпосылкой для

далше своим ходом, это неправильно», – отметил господин Резер. По словам начальника секции организационного проектирования службы по развитию терминалов ЦДУТСК Максима Кимасова, точные маршруты пока не определены, но есть заинтересованность со стороны финских, украинских и польских железнодорожников. По его словам, параллельно с pilotным проектом РЖД разрабатывает программу развития контрейлерных перевозок на «пространстве 1520» и сейчас РЖД рассматривают возможность транзита контрейлерных поездов из Финляндии на Украину. Кроме того, ещё одним направлением может стать маршрут Польша – Украина – Россия. «Вначале мы должны посмотреть, как такие вагоны поведут себя на нашей сети. Вряд ли мы будем использовать финский подвижной состав на постоянной основе», – говорит Максим Кимасов.

Как отмечает заведующий лабораторией стратегических и технико-экономических исследований ВНИИЖТа Геннадий Писаревский, финские платформы имеют свою особенность: они

Личность

Ревизор-легенда

На строящейся дороге главное было не допустить беды

Не обратить внимания на фотографию седовласого мужчины, размещенную на стенде рядом с портретами бывших руководителей одной из северных путейских дистанций Свердловской магистрали, было нельзя: приятное, открытое лицо, умные глаза...

— Это человек-легенда — Николай Николаевич Мельников, главный ревизор по безопасности движения поездов Сургутского отделения дороги с момента его основания и до упразднения в прошлом году, — пояснили мне.

— У него уникальная трудовая биография, принимал трассу на север, строил её и 32 года возглавлял ревизорский аппарат, а недавно вышел на пенсию.

Признаться честно, столь почтительного отношения к людям этой особой на железнодорожном транспорте профессии я на дорогах не встречал. И захотелось встретиться с ветераном.

Только какой же Мельников ветеран? Стойкий, подтянутый, с искрой в глазах и энергичной жестикуляцией. «Годы сели на плечи мои...» — песня не про него.

— С Сургут я прибыл 20 января 1978 года. Добираясь от Тобольска, вспоминал напутствие тогдашнего начальника Свердловской дороги Виктора Михайловича Скворцова: «Молодой человек, ты даже не представляешь, в какую кашу влезешь! Но я хочу, чтобы ты не испугался, понял, для чего это отделение создаётся, какие задачи ему предстоит решать, и нашёл своё место в его командном составе».

«Каша», как я быстро понял, была «с перцем». Трёхсоткилометровый участок пути от Демьянки до Сургута был уже принят в эксплуатацию, но продолжал строиться. Его называли «деревянной дорогой». Связь, и та была дедовской — жезловой. Путейцы, помнится, выдали тогда 125 ограничений скорости — не более 15 км/ч (!). На трассе были одни вагончики, в которых размещались дежурные по станциям. Впрочем, станциями и называть-то можно было 4–5 раздельных пунктов, остальные — разъезды. Дежурные в мороз, в снегу по колено, а то и по пояс, добирались до стрелки, переводили её вручную и пол-



тора километра шли к другой. Локомотивное депо — настежь распахнутый деревянный сарай и два пути. Масло, бывало, рубили топором и перед заливкой в тепловозы разогревали открытым огнём... Многое на энтузиазме, мало сказать — на героизме железнодорожников держалось, впрочем, в те времена и люди были другими.

Перед командным составом только что организованного отделения и его начальником Анатолием Боковым была поставлена задача организовать движение по новой магистрали. В первый день приняли пару поездов, на следующий — две, через неделю — шесть, пропускные возможности большего не позволяли. А грузы уже шли, от Тюмени до Тобольска в ожидании пропуска проставляли более 200 составов. Искать выход помогали дневавшие и ночевавшие у нас руководители дороги во главе со Скворцовыми. Решили водить сдвоенные поезда. На Пермском отделении, где я прежде работал, эта технология уже была испытана. За образец

Николай Мельников более 30 лет возглавлял ревизорский аппарат отделения дороги

взяли инструкции пермяков и разработали свои, изучили с машинистами-инструкторами, локомотивными бригадами, и пошли ведь поезд! На перегонах организовывали временные блокпосты, а дежурили на них, пропуская составы, воины-железнодорожники, строившие дорогу. Чтобы облегчить работу дежурных, выдали им лыжи. В каких инструкциях, выполнение которых я по должности обязан был обеспечивать, такое записано?

В конце года нагрянула к нам комиссия Народного контроля СССР. Увидела, как водим сдвоенные поезда, и предложила пропускать... строенные составы. И пропускали — по 210 условных вагонов в каждом!

Своей первой обязанностью я в те дни считал подготовку к работе в таких вот необычных условиях, чтобы не допустить беды. Люди ведь ехали на северную дорогу разные, отсутствие квалифика-

ции их не смущало. Помню, женщину-повара назначили стрелочником, так она умудрилась принять поезд по не-подготовленному маршруту на боковой путь...

С Александром Антоновичем, заместителем начальника

слушать Николая Николаевича — занятие увлекательное: воспоминания яркие, мысли ясные.

— Роль ревизорского аппарата не в организации проверок, а в создании системы безопасности движения, — говорит Мельников. — А система эта охватывает все аспекты транспортного процесса, не зря же утверждают,

**Не зря же утверждают,
что железнодорожный алфавит
с буквы Б начинается — безопасность на
первом месте**

отделения дороги по путевому хозяйству, мы многие месяцы жили в одном купе. Поставили на запасных путях два пассажирских состава, в них и поселились руководители и специалисты отделения и предприятий. На неудобства обращать внимание было некогда. В семь утра были уже на работе, возвращались поздно, сил хватало лишь чаю попить да унты с ног сбросить перед сном.

что железнодорожный алфавит с буквы Б начинается — безопасность на первом месте. Я это с «детских» шагов понял, спасибо, учителя были хорошие.

С руководителя за что спрашивают? За план, за количественные и качественные показатели и только потом за безопасность. А когда случается ЧП, тут уж густой гребёнкой пройдётся, дастсяется и виноватым, и правым. При этом, как

ИЗОБРЕТЕНИЕ

Сибирский самородок

Открытие юного дарования можно использовать для видеорегистрации вагонов

СЕРГЕЙ КРАСОТИН, ДЕСЯТИКЛАССНИК из Новосибирска, выиграл ежегодный конкурс «Иновации для устойчивого развития», организованный компанией «Сименс». Победитель получил приз 350 тыс. руб., а к представленному им проекту улучшения бинарных изображений уже присматривается руководство Западно-Сибирской дороги.

Суть своего проекта, одно название которого — «Переколационная модель в задаче улучшения бинарных изображений» — может ввести в ступор и специалиста, Сергей, даже проснувшись знаменитым, не устает терпеливо объяснять:

— Теория переколации — это химическая модель, которая описывает то или иное структурное поведение молекул, то есть позволяет, например, предсказать, как будет растиаться пролитое кофе по салфетке. Правда, со временем за эту теорию всерьёз взялись математики. Молекулярная конструкция на математическом языке звучит как «клэстер» — совокупность однородных элементов. Лишь я к основам теории даже не обращался, просто взял некоторые аспекты, которые можно применить для обработки изображений.

Изображение на экране компьютера состоит из точек-пикселей, каждый из которых представляет свой цвет. В бинарных (двоичных) изображениях, которые сейчас используются в основном для технических целей, у пикселей выбор небольшой — он может быть, например, только чёрным или белым. Вот тут и проявляется вся мощь переколационной теории, согласно которой несколько пикселей одного цвета можно обединить в один большой клэстер.

Сергей объясняет понятнее: «Предположим, мы сфотографируем белую кружку. Сама кружка будет клэстером белого цвета, тень от неё — клэстером серого, а полутене — клэстером светло-серого цвета. При распознавании промышленной камеры номера движущегося вагона эта процедура разбивки на клэстеры будет очень полезна: пиксели группируются, и



Не всякому школьнику в нашей стране удается в столе юном возрасте увидеть признание своих достижений

с помощью разных методик ненужное удаляется, изображение становится чётче».

Именно на этот полезный аспект Серёжиного проекта обратило внимание руководство Западно-Сибирской железной дороги, приславшее парню письмо поддержки.

— Приятно, что мою работу заметили ещё до победы в этом соревновании, — говорит Сергей. — После публикаций в прессе меня пригласили на научный форум «Итерра», так что с конкурсом я связываю большие надежды.

Пока Сергей не решил, что делать со внезапно свалившимся, особенно по меркам школьника, богатством.

— Когда меня спрашивают, на что потрачу деньги, всегда говорю, что на образование, но, если честно,

всерьёз об этом не думал. Я всем обеспечен, до поступления ещё два года, так что пока не знаю.

Куда поступать, Сергей пока тоже не решал, знает лишь одно — это будет технический вуз. Он уже давно отбросил всякие сомнения насчёт своего будущего, с тех пор как понял, насколько легко даются ему математика и информатика.

Время для определяющего в жизни выбора ещё есть, так что пока можно позволить себе немного свободы. Так же, как и все современные подростки, Сергей увлекается обычными вещами: любит смотреть фильмы, кататься на сноуборде и общаться с друзьями, о которых отзываются с большим уважением.

— Я слышал много разговоров о том, что современная молодёжь невоспитанная и ленивая, но я с такой точкой зрения не согласен. Ещё Пифагор говорил, что каждое следующее поколение хуже предыдущего. И что же? Со времён Пифагора мы всё хуже и хуже? Куда уж хуже?! — смеётся Сергей. — Лишько знаю очень много достойных и умных молодых людей, которые думают о будущем и интересны в своём настоящем.

ЕКАТЕРИНА ДАНИЛОВА

Справка «Гудка»

Конкурс «Иновации для устойчивого развития» (2010–2011) проводился в рамках Всероссийского конкурса научно-исследовательских проектов компании «Сименс». Каждый год компания объявляет новую тему исследований, непосредственно касающуюся как ключевых направлений деятельности компаний — промышленности, энергетики, здравоохранения, повышения качества жизни, — так и глобальных вопросов современного мира, к решению которых можно привлечь и молодёжь. Конкурс проводится среди старшеклассников учащихся первых курсов средних специальных учебных заведений.

правило, глубоких системных выводов не делается. В январе на станции Пыть-Ях произошёл сход двух вагонов пассажирского поезда, с работы снимали людей пачками, а дальше дело не пошло. За рубежом же ищут причину происшествия, определяют, что ему способствовало, и только потом выясняют, почему ошибся человек в сложившейся ситуации. И меры принимают сначала технического, затем организационного плана, только потом делают выводы по человеку. У нас же всё наоборот: ищут виноватого, отстригают ему уши и докладывают: проблеме решили!

— В 80-е годы наша магистраль шагнула на север: от Нижневартовска, затем до Ноябрьска и Карабаево и дальше — до Нового Уренгоя. Последний участок официально и принял-то не был, когда в условиях спада перевозок даже на действующих линиях стали сокращать двухпутные вставки. Многое было варварски разрушено. Поездами, в том числе и пассажирскими, пропускали по схемам временной эксплуатации. Не раз и не два я ставил вопрос о запрещении пассажирского движения, но только после двух сходов руководство МПС и дороги со мной согласилось. Пассажирские рейсы на Новый Уренгой возобновились лишь через семь лет после капитального ремонта пути и восстановления всей железнодорожной инфраструктуры. Но чего мне эта пауза стоила!

Убеждён: ревизорский аппарат следует выделить из состава хозяйствующих субъектов и выстроить под региональные корпоративные центры. Сосредоточить же всё управление в ЦРБ очень сложно, его можно просто потерять. А этого допустить никак нельзя.

А я возвращаю разговор к исходу: что определяет авторитет и уважение к ревизору по безопасности движения?

— Наша система устроена так, что порой выполнить всё, что предписано, невозможно, понимая это, я и выстраивал деловые, корректные отношения с людьми. Не случайно же многие командиры, идя на повышение, считали нужным со мной советоваться. Это дорогостоящее стоит.

АЛЕКСАНДР ШАМОВ,
СПЕЦ. КОРР. «ГУДКА»
Сургут
ФОТО АВТОРА

НАША КОНСУЛЬТАЦИЯ

Берегите нервы

БИЛЕТНОМУ КАССИРУ ПОЛОЖЕНО НЕСКОЛЬКО ПЕРЕРЫВОВ



— Я работаю билетным кассиром. Каков регламент работы и перерывов при 12-часовом рабочем дне?

ВАЛЕНТИНА ФЕДОСЕЕВА
(ФАМИЛИЯ ИЗМЕНЕНА)

— В соответствии со статьёй 109 ТК РФ для отдельных видов работ предусмотрены специальные перерывы, обусловленные технологией и организацией производства и труда. Виды этих работ, продолжительность перерывов устанавливаются правилами внутреннего трудового распорядка предприятия.

В типовой инструкции по охране труда для билетного кассира, утвержденной МПС 14 марта 2002 года, № ТИ РО-13153-ЦЛ-878-02, сказано, что для снятия нервно-эмоционального

напряжения, снижения зрительного и общего утомления при работе с билетопечатающими машинами, терминалами и т.д., а также для поддержания работоспособности в течение дня кассир должен соблюдать технологические перерывы для отдыха и выполнения упражнений.

При 12-часовой смене перерывы необходимо делать через 2 и 4 часа после начала работы, через 2 часа после обеденного перерыва и через каждый час в последние 4 часа смены. Продолжительность каждого перерыва должна быть не менее 15 минут. Это время лучше проводить вне рабочего места.

АНЖЕЛА САЛУКВАЗДЕ,
НАЧАЛЬНИК УПРАВЛЕНИЯ
ОРГАНИЗАЦИИ ПРОДАЖ ФПК

8. | КАЛЕЙДОСКОП

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

27 апреля 2011 года

среда

№ 71 (24791)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

История

Код Морзе

АППАРАТУ И АЗБУКЕ, ИЗОБРЕТЕННЫМ ХУДОЖНИКОМ, УЖЕ ПОЛТОРА ВЕКА

220 лет назад, 27 апреля 1791 года, родился Сэмюэл Финли Бриз Морзе. По изобретённому им телеграфу из Вашингтона в Балтимор 24 мая 1844 года была передана первая депеша, гласившая: «Чудны дела твои, Господи!»

С юношеских лет Сэмюэл Морзе увлекался живописью и подавал большие надежды как художник. Во время учёбы в Европе он пишет первое большое полотно «Умирающий Геркулес». Выставленная в Лондонской королевской академии художеств, эта картина в 1813 году была удостоена золотой медали.

Два года спустя он возвращается на родину. Общительный и обаятельный Морзе легко заводит связи, быстро обрастает знакомствами. В числе его друзей – французский политический деятель Жильбер Лафайет, писатель Фенимор Купер и даже сам президент США Авраам Линкольн. Он пишет портреты знаменитых людей, а они, в свою очередь, оказывают поддержку его начинаниям, в частности, помогают создать в Нью-Йорке национальную академию живописи.

В 1829 году он снова затевает путешествие по Европе: знакомится с опытом работы рисовальных школ, изучает выдающиеся произведения живописи.

1 октября 1832 года из французского Гавра художник на паруснике «Сали» отплывает в Нью-Йорк. В салоне первого класса один из пассажиров показывал изумлённым пассажирам занятый фокус – стрелки обыкновенного компаса начинали вращаться, как только к нему подносили провод, присоединённый к гальваническому элементу.

Фокус, точнее сказать, опыт, основанный на недавно открытых свойствах электромагнита, буквально ошеломил художника. Им овладела идея применить эти свойства для передачи сигналов. Замысел настолько его захватил, что он, ещё находясь на корабле, делал наброски чертежей задуманного им телеграфного аппарата.

Создание аппарата стало главным делом его жизни. Он двигался к цели, не имея ни



СЕГОДНЯ ПОРАБОТАТЬ НА АППАРАТЕ МОРЗЕ МОЖНО ЛИШЬ В МУЗЕЕ

глубоких технических знаний, ни специально оборудованной мастерской. Морзе проводил свои опыты на чердаке в доме младшего брата Ричарда, пользуясь самодельными инструментами.

4 сентября 1837 года в здании Нью-Йоркского университета, где Сэмюэл Морзе занимал пост профессора живописи, состоялась первая демонстрация его «детища». С передающей стороны при помощи ключа на специально смонтированную линию длиной 500 м направлялся сигнал, а для приема использовался электромагнит с самописцем, «рисующим» полученные сообщения. Телеграфный аппарат справился с поручением, вот только текст телеграммы было трудно прочесть – слишком запутанными оказались зигзагообразные комбинации, обозначавшие те или иные слова.

Убедившись в работоспособности своей конструкции, Морзе приступил к подготовке очередного эксперимента. Он прошёл полгода спустя в том же университете – только с применением принципиально нового кода.

И в этом заключалось его второе и, без преувеличения, гениальное изобретение.

Сочетание коротких и длинных сигналов, изображаемых на ленте комбинациями точек и тире, составило знаменитую азбуку Морзе.

Казалось, дело сделано – ещё в 1840 году на изобретение получен американский патент. Однако правительство США не торопилось внедрять телеграф. Препятствовали члены конгресса, лоббировавшие интересы владельцев почтовых компаний. Тогда Сэмюэл Морзе отправился попытать счастья в Европу, но и здесь его ждало разочарование. Одна за другой Англия, Франция, Германия и Россия отказали ему в патентовании, ссылаясь на то, что электромагнитный телеграф уже известен в этих странах.

Справедливость восторжествовала только весной 1843 года. Конгресс США утвердил правительственный субсидию в \$30 тыс. на строительство пробной линии телеграфа.

Ещё год ушёл на сооружение 65-километровой телеграфной магистрали Вашингтон –

Балтимор. Воздушная линия, протянувшаяся вдоль трассы железнодорожных путей, была официально открыта 24 мая 1844 года.

О телеграфе Морзе заговорили как о великом изобретении. Аппарат в сочетании с системой кодирования сигналов произвёл подлинную революцию в средствах массовой информации. На его основе собственную телеграфную службу учредило агентство «Ассошиэйтед пресс». Уже в 1848 году жители американской провинции могли читать последние известия о войне в Мексике, полученные по «говорящей молнии».

В то же время телеграф стал важной частью железных дорог Старого и Нового Света. Раньше безопасность движения зависела, по сути дела, от бдительности машинистов. А когда движение возросло, вдоль железных дорог расставили смотрителей, которые поддерживали друг с другом связь и таким образом могли сигнализировать о приближении поезда.

Между тем немецкие учёные Карл Гаусс и Вильгельм Вебер ещё в 1833 году установили электрическую телеграфную связь между физическим кабинетом и астрономической обсерваторией в Геттингене. Когда об этом стало известно руководителям компаний, строившей железную дорогу между Лейпцигом и Дрезденом, они предложили учёным внедрить их изобретение на новой магистрали. «Ваша идея выглядит очень заманчивой», – ответил профессор Вебер. – Однако невозможно представить, чтобы электрический телеграф когда бы то ни было стал использоваться на железных дорогах».

Прогноз учёного оказался ошибочным – в 1843 году телеграф вошёл в эксплуатацию на Рейнской железной дороге. В России первые телеграфные аппараты Морзе установлены на Царскосельской железной дороге в 1847 году и на железной дороге Санкт-Петербург – Москва – в 1852 году.

Видимо, не случайно «телеграфная» тема вдохновила поэта Фёдора Тютчева:

Вот от моря и до моря /Нить железная скользит,/ /Много славы, много горя /Эта нить порой гласит. /

Три точки, три тире, три точки (SOS) – всем известно это сочетание в азбуке Морзе. В качестве единого сигнала бедствия оно принято в 1912 году.

Юрий Акимов

Памяти товарища

В Москве на 84-м году жизни скончался МАЛЬЦЕВ Валентин Николаевич,



до начала 1990-х гг. возглавлявший Управление специальных перевозок главного управления движения Министерства путей сообщения СССР (ЦДВ МПС СССР). Валентин Николаевич родился 16 августа 1927 года. Всю свою трудовую жизнь он посвятил железнодорожному транспорту, реализовывая высокие принципы государственного служения.

Его путь в профессию начался так же, как у многих специалистов того времени. В послевоенные годы работникам стальных магистралей досталось в наследство нелёгкое хозяйство. Железная дорога работала на пределе технических возможностей, не хватало провозных и пропускных мощностей. Колossalная целеустремлённость и организаторский талант Валентина Николаевича позволили существенно усовершенствовать технологию работы на железнодорожном транспорте.

Энергия и масштабность мышления никогда не позволяли Валентину Николаевичу остановливаться на достигнутом: он работал на различных руководящих должностях в Министерстве путей сообщения СССР.

Годы, когда он руководил Управлением специальных перевозок, были связаны с позитивными переменами – улучшились показатели пропускной способности, эффективности эксплуатации железных дорог. Он был из людей, профессионализм и самоотверженность деятельности которых помогали отечественным железным дорогам оставаться надёжным связующим звеном всех регионов необъятной страны, её настоящим столпом и опорой.

Неоценимый вклад Валентина Николаевича в развитие отечественного железнодорожного транспорта отмечен высокими государственными наградами, среди которых Орден Трудового Красного Знамени, Орден Ленина. За многочисленные заслуги в области развития и совершенствования деятельности железнодорожного транспорта Валентину Николаевичу было присуждено почетное звание «Заслуженный работник транспорта СССР». Также приказом Министерства путей сообщения СССР он был награждён нагрудным знаком «Почётный железнодорожник» за большой вклад в развитие железнодорожного транспорта.

Питомцы

Вор гулял сам по себе

НА УРАЛЕ ОБНАРУЖИЛАСЬ КОШКА-КЛЕПТОМАНКА

Полицейские на Среднем Урале на днях зафиксировали необычную кражу.

По заявлению жительницы Каменска-Уральского, из дома пропали золотые украшения на 90 тыс. руб. Когда наряд прибыл на место преступления, то не обнаружил следов взлома. Под подозрение попали родственники пострадавшей, у которых был комплект запасных ключей. Но уже на следующий день женщина позвонила оперативникам и сообщила, что нашла воришку и вернула большую часть украденного. Преступником оказалась... кошка. Утром хозяйка случайно увидела, как её любимица тащил куда-то в зубах золотое кольцо,

проследила, и оказалось, что это пущистая клептоманка прятала драгоценности по квартире. Как отмечают сотрудники Свердловского ОВД, все подозрения с любят теперь сняты.

Кошки славятся такими повадками. В городке штата Калифорния кот Дасти за год украл более 500 вещей. Правда, воровал он исключительно у соседей, а добыв приносил хозяину. 13-летний кот Оскар из Портсвуда (Англия) долго воровал носки и перчатки соседей, но больше всего интересовался женским нижним бельём.

Клептоманы также встречаются среди обезьян и пернатых – ворон и сорок.

Елена Кудрявцева

ФЕСТИВАЛЬ

Кинолетопись Победы

Подмосковье до 5 мая стало площадкой показа фильмов о войне

Вчера в Подмосковье открылся ставший уже традиционным кинофестиваль «Они сражались за Родину», посвящённый Дню Победы. В культурно-досуговых центрах, домах культуры и библиотеках городов Королёв, Пущино, Руза, Серпухов показывают премьерные и ретроспективные фильмы о Великой Отечественной войне.

В афише такие ленты, как «Брестская крепость» (2010), «Рыбийный вальс» (2009), «Молодая гвардия» (1948), «Бессмертный гарнизон» (1956), «Летят журавли» (1957), «Баллада о солдате» (1959), «Судьба человека» (1959), и др.

Перед просмотром фильмов проходят творческие встречи с популярными артистами театра и кино: народной артисткой СССР Инной Макаровой, народными артистами РФ Юрием Назаровым, Ларисой Лужиной, заслуженным деятелем искусств РФ Борисом Токаревым, заслуженной артисткой России Людмилой Мальцевой.

Организаторами кинофестиваля, уже успевшего завоевать любовь зрителей не только старшего поколения, но и молодёжи, выступили Министерство культуры РФ, Министерство культуры Подмосковья, Госфильмофонд России, студия «Фест-фильм». Людмила Петрова

ЧП

Барьер на пути

Грузовой поезд остановила пирамида из шпал

Целую пирамиду из десяти наложенных на пути шпал увидела перед собой локомотивная бригада тепловоза, которая вела поезд № 353 Пермь – Адлер.

Случилось это 24 апреля в половине десятого вечера на перегоне Тойма – Тихоново Куйбышевской дороги. Избежать столкновения полностью не удалось. Однако благодаря бдительности машиниста и помощника, применивших экстренное торможение, обошлось без тяжких последствий. Тепловоз получил незначительные повреждения.

– Задержка движения составила 15 минут, – сообщила руководитель пресс-службы УВД МВД по Прикамью федеральному округу Светлана Яписова.

И уже в ночь на 26 апреля семь подозреваемых в совершении преступления были задержаны. Все они – подростки 13–15 лет, живущие в городе Менделеевске. Они дали первые показания о том, что шпалы были украдены ими с подъездного пути местного химзавода, где проводился ремонт.

Леонид Акопов

Ответы на кроссворд за 26 апреля

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

- Альпинист.
- Разнос.
- Гарант.
- Гуано.
- Галоп.
- Наживка.
- Неуд.
- Узор.
- Обелиск.
- Сапа.
- Сова.
- Тромбон.
- Венгр.
- Ермак.
- Пурпур.
- Сальто.
- Конкурент.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

- Лондон.
- Пассаж.
- Нагрев.
- Сергья.
- Какаду.
- Анализ.
- Агентство.
- Шпаргалка.
- Амбар.
- Илом.
- Кусто.
- Пандус.
- Осмотр.
- Трепло.
- Огарок.
- Боксёр.
- Нейлон.

Цифры и факты

195 млн

тонн условного топлива составит годовая экономия энергии к концу 2020 года. Такую цель удастся достичь благодаря разработанной в Минэнерго госпрограмме. Экономия природного газа запланирована в объёме 330 млрд куб. м, электроэнергии – 630 млрд кВт·ч, тепловой энергии – 1550 млн Гкал, нефтепродуктов – 17 млн тонн. В целом энергётом российского ВВП за 10 лет должна снизиться на 40%.

Программа предусматривает повышение конкурентоспособности и финансовой устойчивости предприятий, обеспечение населения качественными энергетическими услугами по доступным ценам, снижение выбросов парниковых газов.

Андрей Владимиров

КРОССВОРД

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

- Материал, которого как огня избегают любители натурального хлопка.
- Дачники за него боятся каждый год.
- Кто думает о дамочках, сидя за шахматной доской?
- Ближайшая местность.
- Место у берега для стоянки и обслуживания судов.
- Какой раздел математики изучает кольца и поля?
- Мелкое волнение на водной поверхности.
- Рыба, которую можно смотреться, как в зеркало.
- Кто-то её разрезает, а кто-то на руку надевает.
- Выхода на работу, он вся время оказывается в больнице.
- Кто ходит в гости в это время суток, по мнению Винни-Пуха, тот поступает мудро.
- Безалкогольный напиток, давший кличку трезвенному Джо из популярного старого вестерна.
- Театральная оптика прошлого века.
- Настольная игра, опасная для козла.
- Место обитания любителей золотой лихорадки.
- Шедевр мировой литературы о Троя