

Правда о ближайшем будущем Черного моря

Двадцать седьмого августа началась операция по установке железнодорожного арочного пролета моста через Керченский пролив. Мостостроители переместили арку весом в шесть тысяч тонн на плавучие опоры. Как сообщили в информационном центре «Крымский мост», «плавучие опоры доставили ночью железнодорожный арочный пролет Крымского моста в Керченский пролив — к фарватерным опорам — и завели в створ моста для подъема на проектную высоту».

Всё. Система «спозиционирована», подтянута к фарватерным опорам с помощью свайных якорей и даже зафиксирована якорными тросами.

Начинается сам процесс установки, на время которого в Керченском проливе на семьдесят два часа было временно ограничено судоходство, что, впрочем, не привело к существенному скоплению транзитных судов: все были предупреждены заранее, все в порядке.

О чем, собственно, речь.

Кстати. Как бы ни были нынешние киевские власти уверены в том, что Керченский мост — это такая спецоперация против «незалежности и суверенитета молодой украинской демократии», это совсем не так. Вообще-то, мост планировал-

ся еще задолго до «революции гидности», и изначально его хотели строить совместно с украинскими властями. Тут все просто: проект с самого начала являлся частью международного — по созданию кольцевой дороги



вокруг Черного моря для нужд черноморских государств, на 450 километров сокращая дорогу, без необходимости объезда через Ростов-на-Дону.

Российские железные дороги, со своей стороны, инициировали начало строительства масштабного сортировочного транспортного и логистического узла. Все это вполне укладывается в логистическую концепцию развития черноморского транспортного узла, которую раньше Российская Федерация собиралась воплощать совместно с Киевом.

Теперь, что же, будет теперь без Киева.

Наличие крупных портов с легкой доставкой грузов как железной, так и автомобильной дорогой через мост в Крым и далее транзитом в сторону Украины и Евросоюза резко со-

удобный маршрут для российских туристов, едущих отдыхать в Крым. Это еще и весьма солидный плюс в российский бюджет от грузовых, в том числе и транзитных, перевозок. И, соответственно, минус для бюджета украинского.

Однако, глядя на своих «прибалтийских союзников и партнеров», киевская власть должна была заранее понимать, что к чему. Теперь они просят Россию сохранить грузопотоки через их порты, которые сошли на нет. Работа по реформированию транспортных потоков на свои перевалочные мощности является для России вещью вполне сознательной и плановой, и рижские, вентспилские и таллинские портовики могли бы об этом своим новым политическим союзникам рас-

сказать. Впрочем, это все в будущем. Работы по окончательному монтажу арки продлятся еще около месяца. А потом — потом наступит то самое будущее, которое на Украине так пытаются отрицать. Рассказывают даже, что мост де пластилиновый и снимали все на Мосфильме. Однако, уже даже не смешно. Движение автотранспорта по Крымскому мосту откроется уже в декабре 2018 года, а поезда, в том числе и грузовые, по переправе пойдут в следующем, 2019 году.

Поэтому мост — это далеко не только более

своеобразная точка невозврата. Российская Федерация просто в очередной раз не словами, а делами доказывает, что она больше не хочет быть ни от кого зависимой в так называемом «русском транзите».

Еще совсем недавно Россия вынужденно выполняла перевалку через украинские порты около 13,9 миллиона тонн грузов, в основном руды. Теперь этому благолепию постепенно приходит конец, и глубоководные порты Крыма тут также играют вполне определенную роль.

Поэтому мост — это далеко не только более

своеобразная точка невозврата. Российская Федерация просто в очередной раз не словами, а делами доказывает, что она больше не хочет быть ни от кого зависимой в так называемом «русском транзите».

Еще совсем недавно Россия вынужденно выполняла перевалку через украинские порты около 13,9 миллиона тонн грузов, в основном руды. Теперь этому благолепию постепенно приходит конец, и глубоководные порты Крыма тут также играют вполне определенную роль.

Поэтому мост — это далеко не только более

Поэтому мост — это далеко не только более

Дмитрий Лекух

РЖД запустит движение пассажирских поездов в объезд Украины к концу осени

Компания РЖД завершила строительство участка железной дороги в обход Украины. Пробный поезд уже прошел часть маршрута, а регулярное движение откроется к концу осени 2017 года. Ранее министр обороны Сергей Шойгу поздравил железнодорожные войска с окончанием строительства и наградил командование бригады орденом Жукова. Планы по созданию объездного пути вынашивались уже давно, однако воплощать в жизнь их начали только два года назад в связи со сложной политической ситуацией на Украине.

Движение поездов по новому участку в обход Украины откроется в конце осени. Об этом говорится в сообщении пресс-службы РЖД.

Отмечается, что пробный поезд уже прошел по участку протяженностью 122 км от станции Журавка до станции Боченково. Работы по подготовке оставшихся участков линии находят-



ся в завершающей стадии.

«Окончательный ввод в эксплуатацию и открытие движения пассажирских поездов на линии планируется к концу осени 2017 года», — отметили в РЖД.

По новому пути Активное строительство началось в 2015 году, когда стало очевидно, что сквозное железнодорожное сообщение через терри-

торию Украины попросту небезопасно. Некоторым российским поездам на пути следования приходилось дважды пересекать границу государства.

Необходимость в таком инфраструктурном решении в свое время прокомментировал премьер-министр России Дмитрий Медведев:

«Чтобы не быть завязанными на те проблемы и неприятности, которые, к сожалению, продолжают у наших соседей».

«Давно настала пора положить конец беспредельному произволу и вымогательству украинских пограничников и таможенников в отношении российских граждан в поездах южного направления, следующих через территорию Украины».

В марте 2017 года строительство вышло на завершающую стадию. Его окончание планировалось до сентября 2017 года, а поз-

же было скорректировано до 15 августа.

Протяженность участка, который, как предполагают в РЖД, откроется осенью, составила 137 км. Новая железная дорога проходит по территории Воронежской и Ростовской областей и является двухпутной на всем протяжении. Согласно проекту, максимальная скорость пассажирских поездов на участке составит 140 км/ч с перспективой увеличения до 160 км/ч, грузовых — до 90 км/ч.

«Войдет в летопись» В рамках строительства нового участка было построено семь новых железнодорожных станций: Зайцевка, Сергеевка, Сохрановка, Кутейниково, Виноградовка, Колодези и Боченково. Открытие первой из них — Зайцевки — состоялось 7 августа.

На церемонии открытия министр обороны Сергей Шойгу наградил орденом Жукова командование 39-й отдельной железно-

дорожной бригады, которая занималась строительством участка в обход Украины.

«Сформированная вскоре после Великой Победы, бригада активно участвовала в восстановлении транспортных артерий страны, возведении крупнейших стратегически важных железнодорожных магистралей. Военнослужащие соединения всегда демонстрировали высокий профессионализм и ответственное отношение к порученному делу», — заявил Шойгу.

Он напомнил, что в послужном списке бригады значится строительство БАМа, сооружение подъездных путей к портам Новороссийск и Темрюк, восстановление железных дорог в Чечне и Абхазии, ликвидация последствий наводнения в Крымске, обустройство инфраструктуры в интересах Министерства обороны в Республике Крым. За БАМ бригада ещё в 1984 году была награждена вымпелом министра обороны СССР.

СОБЫТИЯ

Теперь эксперты пытаются объяснить, почему радар не увидел «Бук»

В комментарии «Немецкой волне» эксперт с воздушного транспорта и голове коммуникационного агентства Expairtise Communications Хайнрих Гроссбонгардт заявил, что специалистам удалось получить важные данные из российских радаров, хотя ранее РФ соглашалась предоставить только отдельные фото. Однако снимки никак не могли полностью прояснить ситуацию.

Международная следственная группа, которая работает в Нидерландах, заявила о 298 погибших пассажирах боинга. Как оказалось, на радаре не заметно самой ракеты «Бук». Теперь пытаются объяснить, почему радар не увидел «Бук».

«Не будем забывать, что данные из радаров рисуют не всю картину того, что происходит. Радар не следит постоянно за самолетом, который летит. Антенна вращается с определенной частотой и фиксирует положение самолета только через определенное время, каждые 15-20 секунд. Радар фиксирует отдельный момент. Информации о следующих 15-20 секундах не будет. Поэтому слишком много от радара ожидать не стоит», — подчеркнул эксперт.

Правда следует заметить, что еще сложнее увидеть на радаре то, чего в действительности не было. (Славянские новости неоднократно приводили доказательства того, что самолет рейса МН 17 был сбит ракетой воздух-воздух и повреждения характерны именно для этого оружия)

Однако новые данные все-таки смогут помочь в том, чтобы наконец поставить точку в расследовании. В частности, четко прослеживаются главные характеристики полета в этой зоне: высота, направление, наличие военного самолета вблизи, как опять же утверждала российская сторона.