

Правительство РФ разрешило ОАО «РЖД» продать ещё 25% «ЭЛТЕЗА» канадской Bombardier

С отменой запрета на экспорт зерна эксперты прогнозируют внушительные объёмы поставок за границу

Какой бы была наша страна, если бы не было Великой Отечественной войны – об этом рассуждает молодое поколение

Паровоз Бронислава Малаховского современники называли «Зелёной молнией»

22 июня 2011 года	WWW.GUDOK.RU
среда	WWW.GUDOK.INFO
№ 105 (24825)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная	с 23 декабря	152695
газета	1917 года	экземпляров

От редакции

Спорные сигналы

Сейчас на сети РЖД проводится месячник безопасности на переездах. Для борьбы с авариями железнодорожники совместно с полицией делают многое, и не только сейчас. Переезды оснащаются заградительным оборудованием, проводится профилактическая работа с автомобилистами, выпускаются листовки и многое другое, о чём мы информируем читателей. Однако ЧП случаются с пугающей регулярностью. В этих трагедиях, как подтверждают рапорты инспекторов полиции, как правило, виноват автомобилист: игнорировал красный свет, объехал шлагбаум, рванул перед поездом. Но есть у проблемы и другая сторона. Сотрудники «Гудка» на днях были свидетелями следующей картины. Около шести вечера на неохраяемом переезде перед линией Горьковской дороги послушно остановился автомобиль с журналистами. Мигают красные огни. В полукилометре виден электровоз. Какие могут быть вопросы? Стоят и ждут. Но тут из притормозившей на другой стороне переезда машины выходит водитель и спрашивает: «Что, в засаде гаишники?» «Нет гаишников, – отвечают, – но переезд же закрыт, опасно». «Нездешние? – спрашивает тот. – Тут часто так бывает. Вы присмотритесь: поезд стоит. И когда он тронется, не известно. Не бойтесь, езжайте, а то прождёте не известно сколько». С этими словами он решительно пересёк пути. Поезд действительно стоит. Возле кабины даже кто-то бродит в желтухе. Время шло. Четверть часа, 45 минут. За это время остановилось полтора десятка машин. Водители, спросив, нет ли засады, и улыбнувшись законопослушному упорству, тут же пересекали пути. Поезд же прошёл через переезд лишь через 50 минут... Один из руководителей дороги объяснил этот случай низким профессионализмом дежурного по станции. Бывает, крупная станция не может принять поезд и останавливает его на подходе. Но блок-участки сделаны так, что при своевременной команде поезд остановится там, где сигнализация переезда ещё не включается. И включится, лишь когда поезд тронется. С тем дежурным пообещали серьёзно поработать. И это хорошо. Плохо другое. Неопытность одного дежурного серьёзно подрывает работу РЖД по борьбе с происшествиеми на переездах, провоцирует водителей на нарушение правил. Тем более что в почте «Гудка» есть ещё несколько подобных сигналов. Устранить такие недостатки несложно, но без этого трудно повысить доверие водителей к запрещающему сигналу светофора.

Цифра дня

1100

студентов вузов со всей страны, а также стран Балтии и СНГ будут участвовать в 2011 году в строительстве олимпийских инфраструктурных объектов ОАО «РЖД» в Сочи.

Блиц

Передавая опыт

Участники сетевой школы обсудят вопросы текущего отцепочного ремонта в условиях приватного парка



Дмитрий Лосев, начальник департамента вагонного хозяйства ОАО «РЖД»

Сегодня на Октябрьской железной дороге начинается работу сетевая школа, которую проводит департамент вагонного хозяйства.

– Дмитрий Николаевич, какие вопросы будут рассматриваться на мероприятии? – Главной темой станет организация работы в условиях приватного вагонного парка.

Кроме того, в программе мероприятия – обсуждение вопросов взаимодействия с клиентами по производству текущего отцепочного ремонта. Необходимо повысить ответственность эксплуатационных вагонных депо за своевременный и качественный выпуск подвижного состава в условиях приватного парка. Также в рамках сетевой школы будут подведены итоги работы предприятий эксплуатационного вагонного комплекса дорог за 5 месяцев по производственно-финансовым и экономическим показателям. Будут приняты корректирующие меры на второе полугодие для успешного выполнения годовых параметров бюджета вагонного хозяйства. – Почему местом проведения школы стала база Октябрьской магистрали? – Один из рассматриваемых вопросов – автоматизация процессов текущего отцепочного ремонта. Октябрьская дорога – пилотная в реализации данной программы, которая на текущий момент успешно внедрена в депо Санкт-Петербург-сортировочный-Московский. – Какие новые задачи встали перед департаментом в условиях приватного вагонного парка? – Вопрос взаимодействия с частными владельцами подвижного состава стал на сегодняшний день одним из самых приоритетных для вагонников. При этом наши основные задачи неизменны – это повышение качества услуг по эксплуатации, техническому обслуживанию и текущему ремонту грузовых вагонов. А также создание условий неограниченного доступа к техобслуживанию подвижного состава в эксплуатации. БЕСЕДОВАЛА АЛЬБИНА БУЛАТОВА

ПРЕЦЕДЕНТ

Законный сбор ФАС признала право пригородных компаний компенсировать убытки при продаже билетов в электричках



ФОТО ТАТЬЯНЫ ГОРБАЧЕВОЙ

Федеральная антимонопольная служба прекратила дело против ОАО «РЖД» и пригородных пассажирских компаний, возмущённое по заявлению группы граждан. Они ставили под сомнение допустимость взимания сбора за услугу продажи билетов в электричках.

Группа граждан в прошлом году обратилась с заявлением в ФАС, что ОАО «РЖД», ОАО «Центральная ППК» и ОАО «Московско-Тверская ППК» незаконно взимают сбор за продажу билетов непосредственно в электропоездах. Кроме того, по их мнению, сокращение числа касс и времени их работы на платформах вынуждает пассажиров платить за проезд более высокую цену. В 2008 году ОАО «РЖД» установило сбор за такой вид продажи билетов в размере 50 и 24 руб. в поездах 6000-й нумерации в Московской и Тверской областях, а также 100 руб. – в скоростных поездах. Как пояснили в ФАС, комиссия во главе с заместителем руководителя ведомства Анатолием Голомолзиным долгое время и тщательно изучала представленные РЖД и компаниями документы, выясняя, во-первых, насколько ставка сбора соответствует за-

У безбилетников отняли ещё один сомнительный аргумент в свою защиту

тратам, а во-вторых, – режим работы касс на пригородных направлениях. «Позиция ОАО «РЖД» и пригородных компаний состояла в том, что сбор установлен вполне законно и бригады контролёров не берут его с тех пассажиров, которые садятся на станциях, где не предусмотрены кассы, – говорит заместитель руководителя правового департамента ОАО «РЖД» Алексей Васильев. – Кроме того, на сети действуют различные виды проездных документов, и человек вполне может приобрести один из них и не платить никаких сборов». По документам ФАС установила, что сумма затрат на услугу продажи соответствует установленной стоимости. Кроме того, реальная цена услуги в Московском регионе составляет всё-таки 100 руб., однако компании, понимая социальную значимость перевозок в электричках, снизили её в два раза. «Конечно, пассажиры жалуются на то, что приходится тратить лишние деньги, и это понятно, никто не хочет платить больше, – говорит генеральный директор ОАО «ЦПК»

Александр Кузьмин. – Мы посчитали свои затраты и затраты на то, чтобы дополнительно привлекать кассиров-контролёров, которые проверяют билеты и оформляют проездные документы в электропоездах». Александр Кузьмин утверждает, что больших денег на этом сборе компания не зарабатывает, но таким образом пытается побудить пассажира покупать билет именно на платформе. Кассы не предусмотрены в тех пунктах, где в день садятся менее 50 пассажиров. За два последних года была закрыта всего одна на остановочном пункте Осеевская Ярославского направления. Зато на время дачного сезона ППК открывают несколько новых кассовых окон, а многие из существующих переводят на круглосуточный режим. И это также было принято во внимание ФАС. В результате исследований комиссия не выявила фактов, которые бы свидетельствовали о нарушении закона «О защите конкуренции».

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ  
СВЕТЛАНА КАЗАНЦЕВА

ИНФРАСТРУКТУРА

Опасный недострой

Незаконченный объект передают ОАО «РЖД»

Правительство приняло решение о передаче ОАО «РЖД» в доверительное управление железнодорожной инфраструктуры, построенной в рамках проекта ГЧП по созданию нефтехимического комплекса в Нижнекамске. Из-за нехватки средств его так и не смогли закончить Росжелдор и «Татнефть».

По проекту строительства нефтеперерабатывающих и нефтехимических заводов в Нижнекамске (общая стоимость 130 млрд руб.) из инвестиционного фонда на создание железнодорожной инфраструктуры предполагалось выделить 4 млрд руб. Они должны были пойти на строительство подъездных железнодорожных путей, промышленной станции, промывочно-пропарочных мощностей. Строительство комплекса (91% в нём принадлежит «Татнефти», а 9% – правительству



ФОТО ИЗ АРХИВА «ТАТНЕФТИ»

Нижнекамский узел кому-то придётся развязывать инвестициями

Татарстана) началось ещё в 2007 году. Он рассчитан на переработку 7 млн тонн высокосернистой нефти, что позволит улучшить качество российской Urals, отправляемой на экспорт. Сам комплекс по переработке был закончен в октябре 2010 года и в декабре дал первую продукцию. Однако, как пояснили «Гудку» в ОАО «РЖД»,

в результате неправильного расчёта, средств не хватило, и полностью закончить железнодорожный объект так и не удалось. «Для того, чтобы завершить строительство, необходимо порядка 3,7 млрд руб», – говорят в компании. Тем не менее Росимуществу поручено заключить с РЖД договор доверительного управ-

ления. Минэкономразвития, Минтранс и Росимущество должны в трёхмесячный срок после передачи в управление представить предложения о внесении имущества в уставный капитал ОАО «РЖД» путём доэмиссии. Однако в инвестпрограмме РЖД средств на достройку не предусмотрено, и где их взять, остаётся неясным. «По заключению проведённой инспекции безопасно эксплуатировать этот комплекс нельзя, – говорит президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин. – Фактически нам передают незавершённое строительство». Компания подготовит соответствующие обращения в правительство, Минтранс, Росжелдор и правительство Татарстана с тем, чтобы добиться решения этого вопроса. Нужно, чтобы средства, необходимые для окончания строительства, были заложены в бюджете. СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Сайт для победителей

Минкомсвязь запустило сайт «Российские победы и победы-тели», посвящённый важнейшим событиям и достижениям культуры и науки. Одним из разделов стал сайт «Хроника победы. 1941–1945», открытый в 2010 году. А вчера заработал раздел, посвящённый действиям партизан во время Великой Отечественной войны, – его открытие приурочено к 70-летию начала войны. По словам замминистра массовых коммуникаций и связи Ильи Массуха, в будущем на сайте появятся разделы, посвящённые Михаилу Ломоносову, Петру Столыпину, Отечественной войне 1812 года. Раздел, посвящённый Первой мировой войне, появится к столетию её начала.

Снова дефицит

В Приморском крае новый виток топливного кризиса: больше половины частных автозаправок приостановили продажу бензина. По данным краевого управления Федеральной антимонопольной службы, дефицит бензина вызван ограничением предложения на товарно-сырьевых биржах: частные компании Приморья подали заявки на топливо, но до сих пор его не получили. На сегодняшний день в регионе топливо продают 113 частных компаний, и большинство из них сейчас приостановили продажу бензина марки АИ-92, АИ-95 и АИ-98. Топливо в полном объёме есть только на автозаправках компаний «Приморнефтепродукт» и «РН-Востокнефтепродукт», сообщили в краевом УФАС.

Почтовая прибыль

«Почта России» в 2012 году рассчитывает получить 1 млрд руб. чистой прибыли. Генеральный директор предприятия Александр Киселёв сообщил, что чистая прибыль в 2011 году прогнозируется в объёме 500–550 млн руб. «Мы вышли на безубыточность в прошлом году, получив 480 млн руб. чистой прибыли», – сообщил представитель «Почты России». Также Александр Киселёв пояснил, что инвестиции в основном будут направлены на совершенствование почтовой инфраструктуры и технологические инновации. Для этого «Почта России» продолжит использовать кредитные средства зарубежных банков и облигационные займы.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств



Диалог

Стратегическое партнёрство

Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин вчера принял участие в работе летней сессии Ассоциации «Франко-российский диалог» в Париже. В сессии также приняли участие руководители крупных российских и французских компаний, государственные и общественные деятели, представители науки, культуры и искусства. На встрече были рассмотрены проблемы развития гражданского общества и пути их решения и развитие многосторонних дружеских и стратегических партнёрских отношений между Россией и Францией. Кроме того, предметом обсуждений стали перспективы экономического сотрудничества на европейском пространстве, поддержка развития совместных бизнес-проектов, развитие совместных проектов в области транспорта и тяжёлого машиностроения, сотрудничество в инновационной сфере. Также были охвачены следующие вопросы: совместное противодействие террористическим угрозам; развитие совместных образовательных проектов, партнёрство в энергетической сфере; поиск новых форм и перспектив культурного сотрудничества; содействие развитию молодёжного сотрудничества, в частности, студенческие обмены, лагеря и летние практики. Напомним, что ассоциация «Франко-российский диалог» была основана в 2004 году в Париже по инициативе президентов России и Франции в целях создания оптимальных условий для стратегического партнёрства, промышленного, экономического и культурного взаимодействия между странами. В марте 2011 года сопрезидентами ассоциации были избраны Владимир Якунин и почётный председатель компании «Тоталь» Тьерри Демаре.

Соб. инф.

Новости ОАО «РЖД»

Больше импорта

На Северо-Кавказской дороге с января по май погружено 2,6 млн тонн импортных грузов, следующих через припортовые станции магистрали. Это на 438 тыс. тонн (20%) больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Росту показателей во многом способствовала погрузка импортного сахара-сырца.

Не только на свете и топливе

В этом году Восточно-Сибирская магистраль направит на ресурсосбережение более 300 млн руб. В числе основных мероприятий внедрение новых вагонов-рельсосмазывателей, автоматизированной системы учёта топливно-энергетических ресурсов, системы регистрации и анализа работы тепловоза и учёта дизельного топлива. Также это монтаж светодиодной системы освещения на станции Тайшет, приобретение лазерных профилометров колёс подвижного состава, установка светодиодных светофорных головок, а также стационарных рельсосмазывателей. По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

СОВЕЩАНИЕ

Путь к внедрению

Наука укрепит фундамент знаний по транспортной безопасности

Инновационным разработкам транспортных вузов открывается широкая дорога к внедрению. Начиная с июля идеи и предложения учёных и студентов ежеквартально будет рассматривать специальная рабочая группа.

В состав рабочей группы войдут представители Росжелдора, ОАО «РЖД», специалисты отраслевых вузов, метрополитена. Такое решение принято вчера на заседании совета Федерального агентства железнодорожного транспорта, посвящённом инновационным разработкам железнодорожных вузов и проблемам их развития. Выступая на заседании, первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Морозов отметил, что вузы становятся надёжными партнёрами предприятий как в вопросах подготовки и переподготовки кадров, так и в обширной программе инновационного развития отрасли. По его словам, эти вопросы рассматриваются в том числе и в контексте обеспечения транспортной безопасности. При этом, по мнению Вадима Морозова, наиболее эффективным представляется построение ещё и

такой системы обучения, когда вопросы транспортной безопасности станут частью обязанностей каждого руководителя. Кроме того, необходимо создавать центры подготовки и переподготовки специалистов по транспортной безопасности, и их основной площадкой должны стать вузы. Проректор МИИТа по инновациям Алексей Давыдов отметил, что это не только собственнo научно-техническая деятельность, но и выход университетов на рынок венчурных инвестиций. Именно здесь начинается реальное внедрение, и предполагается, что на этом этапе его будут претворять в жизнь не сами учёные и авторы идей, но хорошо подготовленные и обученные менеджеры инновационных хозяйственных обществ. К примеру, конструктивные решения учёных МИИТа внедрены на более чем 100 предприятиях сети. Однако далеко не все инновации из разработанных, главным образом по финансовой причине, удаётся реализовать. Решению этой проблемы будет способствовать создание центров по инновационному развитию транспорта.

Олег Сергееenko

Катастрофа

Последняя посадка

ВИНОВНЫХ В АВИАКАТАСТРОФЕ ОПРЕДЕЛИТ СЛЕДСТВИЕ



Самолёт Ту-134А-3 авиакомпании «РусЭйр», вылетевший из Москвы вечером в понедельник, потерпел крушение в километре от аэропорта Петрозаводска, около деревни Бесовец.

Самолёт приземлился вместо посадочной полосы на автодорогу. Посадка была жёсткой, фюзеляж развалился в нескольких местах и загорелся. Из 52 находившихся на борту пассажиров и членов экипажа погибли 44 человека, из них семеро – дети. Восемь выживших в катастрофе, один из них ребёнок, – в крайне тяжёлом состоянии. Как рассказал «Гудку» советник руководителя Росавиации Сергей Извольский, самолёт при посадке отошёл от курса на взлётно-посадочную полосу, начал преждевременное снижение, причины которого пока не установлены, но столкнулся с деревьями, а потом и с линией электропередачи. «Из-за этого был обесточен аэродром, перестало работать светосигнальное и радиотехническое оборудование, – пояснил Сергей Извольский. – До столкновения

Погибших могло быть больше, но перед взрывом нескольких человек успели спасти местные жители

аэродром работал в штатном режиме». Ранее появившаяся информация о том, что светосигнальное оборудование аэродрома не функционировало ещё до снижения Ту-134, не соответствует действительности, подчеркнул представитель Росавиации. После столкновения с ЛЭП самолёт упал, разрушился и загорелся. Расследованием катастрофы занимается Межгосударственный авиационный комитет (МАК). Бортовые самописцы уже найдены и отправлены на расшифровку. Заместитель председателя МАК Олег Ермолов заявил «Гудку», что о причинах происшествия говорить пока рано. «Мы проводим полную оценку всех обстоятельств и не строим версий, расследование только началось», – сказал он. Между тем сейчас практически все склонны винить в трагедии пилотов. Вице-премьер Сергей Иванов прокомментировал ситуацию, находясь во Франции на международном

авиасалоне в Ле Бурже. «Я не хочу предвосхищать следствие, но по первым внешним данным очевидна ошибка пилота в условиях плохой погоды. Он не на полосу зашёл, а правее», – сообщил Сергей Иванов. Вице-премьер добавил, что пилот в тумане до последнего пытался «обнаружить полосу визуально, не увидел, и произошло то, что произошло». Диспетчер аэродрома Петрозаводска Сергей Шматков подчеркнул, что предлагал пилотам зайти на второй круг перед посадкой. Для этого были все причины, в первую очередь погодные – густой туман сузил видимость до 2100 м, кроме того, было темно. Тем не менее экипаж принял решение сажать самолёт вручную. Сергей Шматков отметил, что ситуацию можно охарактеризовать как «минимальные условия видимости» и посадить самолёт в такой ситуации было вполне реально.

Маргарита Верховская  
Константин Филатов

Сервис

Подарки с юга

Багаж отправится от Каспийского моря к Сибирскому



Первый багажный вагон ушёл из Астрахани в Иркутск.

Раньше грузы в адрес ВСЖД можно было отправить только через Саратов и Москву. «Там их выгружали, надо было ждать попутного поезда и новой погрузки. Время доставки растягивалось. Сейчас грузы не побеспокоят вплоть до станции назначения. Только вагон перецепят от одного поезда к другому. Это стало возможным благодаря новому графику движения, в котором мы учли пожелания наших клиентов», – говорит начальник Астраханского участка Приволжского агент-

Новый багажный вагон уже сейчас заполняют «под завязку»

ства по обслуживанию пассажиров Светлана Такаева. И если раньше багажный вагон ходил внепланово, то теперь – строго по расписанию, три раза в месяц в течение всего года. Стоимость провоза 1 кг составит от 7 до 20 руб. в зависимости от конечной станции. «Я очень довольна, что появилась возможность отправлять грузы. Отослала в Омск своим родным вещи и мебель. На автотранспорте такое удовольствие обошлось бы очень дорого», – говорит астраханка Рашида Рыкова. Первый багажный вагон был заполнен почти битком.

Особенно много груза ушло до Иркутска, Новосибирска и Челябинска. Астраханские малые предприятия также воспользовались услугами Приволжского агентства и отправили запчасти. «В среднем в месяц мы считываем отправлять по 6–7 тонн. Сейчас нам поступает очень много звонков от желающих порадовать «приветами с юга» родственников и друзей из дальних уголков страны», – говорит Светлана Такаева.

Инга Быкова,  
Соб. корр. «Гудка»  
Астрахань



Сотрудничество

Тепловозы для Якутии

Кировский завод модернизирует локомотивы



Тепловоз ТЭМ2 – первый тепловоз, модернизированный по заказу ОАО «АК «Железные дороги Якутии»

На базе ОАО «Кировский машиностроительный завод 1 Мая» (входит в состав МК «Трансмаш») 15 июня 2011 года состоялась презентация первого тепловоза, модернизированного по заказу ОАО «АК «Железные дороги Якутии». Тепловоз ТЭМ2 прошёл модернизацию с использованием комплекта МиниСкид компании General Electric. «Это новое направление работы для нашего завода, и мы рады, что благодаря совместному проекту с ОАО «АК «Железные дороги Якутии» и компанией General Electric у нас появилась возможность его развивать. Завод всегда предоставляет потребителю надёжную и качественную технику, уверен, что модернизированные тепловозы будут безупречно работать в суровых климатических условиях Якутии», – заявил в рамках презентации директор ОАО «Кировский машиностроительный завод 1 Мая» Сергей Голофаев. Вице-президент ОАО «АК «Железные дороги Якутии» Василий Загородский поблагодарил всех работников завода за инновационный подход и высокое мастерство и вручил почётные грамоты и благодарности особо отличившимся работникам. «Когда мы начинали этот проект, у нас не было сомнений, и сегодня мы с удовлетворением отмечаем, что сделали правильный выбор: ОАО «Кировский машиностроительный завод 1 Мая» надёжный партнёр, а коллектив новаторски подходит к работе, – отметил Василий Загородский, – мы признательны за участие в реализации программы модернизации теплового парка ОАО «АК «Железные дороги Якутии» и вклад в развитие железнодорожного комплекса Республики Саха (Якутия)».

Напомним, что договор на модернизацию тепловозов ТЭМ2 между ОАО «АК «Железные дороги Якутии», ОАО «Кировский машиностроительный завод 1 Мая» и General Electric был заключён на Международной научно-практической конференции «Современные технологии модернизации тягового подвижного состава для предприятий железнодорожного транспорта и частных операторов», которая прошла на базе ОАО «Кировский машиностроительный завод 1 Мая» в ноябре 2010 года. Согласно программе модернизации ЖДЯ всего до 2013 года планируется обновить 17 машин, износ которых, по данным компании, на сегодня составляет 80%. Вернувшись из Кирова, якутские ТЭМ2 прослужат ещё, по меньшей мере, 15 лет. Мощности завода, выделенные под проект модернизации ТЭМ2, позволяют обновлять более четырёх локомотивов в месяц. Генеральный директор Межгосударственного концерна «Трансмаш» Виктор Тиссен отметил, что модернизированные тепловозы заинтересовали ряд уральских ППЖТ и что у концерна уже есть предварительная договорённость о постановке на модернизацию нескольких машин за рамками контракта ЖДЯ. Кроме того, вице-президент ЖДЯ Василий Загородский подчеркнул, что с решением вопроса о частной локомотивной тяге технология становится интересной для частных компаний – операторов подвижного состава, работающих собственными поездными формированиями. Присутствующие на презентации потенциальные партнёры высоко оценили первый результат совместного проекта и подтвердили готовность сотрудничать.

Юлия Ряснова



Технологии

От «дочки» к «дочке»

Подразделение Bombardier купит половину акций «ЭЛТЕЗА»

Правительство России одобрило сделку по продаже 25% минус три акции ОАО «ЭЛТЕЗА» (дочернее предприятие ОАО «РЖД» по производству систем автоматики, телемеханики и связи) дочерней компании Bombardier – BT Signaling B.V.

В распоряжении правительства сказано, что сделка должна быть осуществлена по цене, не ниже рыночной, определённой на основании отчёта независимого оценщика. BT Signaling B.V. в марте 2011 года уже приобрела 25% плюс 1 акция «ЭЛТЕЗА», таким образом, канадская компания увеличит своё участие в капитале «дочки» ОАО «РЖД» до 50% плюс две акции.

Соглашение о покупке 50% минус 2 обыкновенных акции «ЭЛТЕЗА» было подписано между BT Signaling и РЖД в декабре 2010 года. По условиям сделки предприятие должны быть предоставлены лицензии. Кроме того, канадская компания должна содействовать в передаче и адаптации технологий, необходимых для производства современных систем сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ).

Первый заместитель генерального директора ОАО «ЭЛТЕЗА» Александр Михеев сообщил «Гудку», что в рамках совместной работы в 2011–2013 годах планируется инвестировать денежные средства в приобретение технологического и испытательного оборудования. «Данное оборудование по своим техническим условиям готово к применению для высокоскоростных магистралей, для освоения производства микропроцессорной централизации (EBI Lock 950 IPU), шпального электропривода (EBI Switch 2000), аппаратуры тональных рельсовых цепей (EBI Track 400) и автоматической микропроцессорной системы управления железнодорожным переездом с электрошлабгаумом (EBI Gate 2000)», – пояснил он. Александр Михеев сообщил, что для выпуска продукции по передаваемым технологиям был выбран один из филиалов «ЭЛТЕЗА» – Лосиноостровский ЭТЗ. Производство будет размещено в построенном в 2009 году инженерном корпусе.



ФОТО: АННА МУРЗИНА

Правительство одобрило схему: акции в обмен на технологии

Аналитик Альфа-Банка Дмитрий Дорогов считает сделку по продаже половины акций «ЭЛТЕЗА» весьма удачной, поскольку «сложно найти претендентов на наши заводы внутри страны». «Основной интерес РЖД в данном случае – в новых технологиях, поэтому подобное сотрудничество должно положительно отразиться на деятельности компании», – полагает эксперт.

Аналитик ИГ «ЭнергоКапитал» Александр Игнатюк отметил положительную тенденцию прихода на российский рынок компаний, поставляющих как качественную продукцию, так и современные технологии. «Не секрет, что продукция «ЭЛТЕЗА» поступает в основной РЖД. Заметно, что

в ходе реформы РЖД осуществляются масштабные инвестиции в технологическое переоснащение компании. В данном

случае можно говорить об импорте технологий: важно, что продукция с высокой добавленной стоимостью будет производиться в России», – говорит эксперт.

Денис Виксне

В досье

ОАО «ЭЛТЕЗА» создано в апреле 2005 года. В состав компании входят 8 заводов: Армавирский, Гатчинский, Елецкий, Камышловский, Лосиноостровский, Санкт-Петербургский электротехнические заводы, Волгоградский литейно-механический завод и Санкт-Петербургский завод электротехнического машиностроения. Они выпускают около 6 тыс. наименований продукции. Около 94% от объёма всей продукции закупает ОАО «РЖД». Железнодорожное подразделение Bombardier – Bombardier Transportation npедставлено в 23 странах. Поставляет продукцию во всех сегментах железнодорожного транспорта – от систем сигнализации и связи до готовых поездов. Произведённый подвижной состав насчитывает более 100 тыс. единиц по всему миру.

Транспортное строительство

И невозможное возможно

Стратегическое партнёрство с зарубежными компаниями делает реальными самые смелые проекты

В рамках проходившего в Сочи VI Международного форума «Стратегическое партнёрство 1520» состоялось заседание «Круглого стола» «Транспортное строительство: модернизация и стратегия роста», инициатором которого стало ОАО «РЖДстрой».

– Форум «Стратегическое партнёрство 1520» представил транспортным строителям площадку для дискуссий на самую актуальную сегодня тему, – сообщил первый заместитель генерального директора ОАО «РЖДстрой» Геннадий Талашкин. – Обсуждались сферы и возможности взаимодействия компаний, работающих на колее 1520 и 1435 мм. К сожалению, пока оно не носит системный характер. Стратегия развития железнодорожного транспорта поставила масштабную задачу: модернизировать железные дороги, построить до 2030 года более 20 тыс. км новых линий и создать сеть скоростных и высокоскоростных магистралей. Это можно сделать только с помощью инноваций. И ОАО «РЖД» делает всё, чтобы запустить инновационные процессы в отрасли, стараясь привлечь к этому и государственные ведомства, и бизнес. Яркий пример этому – олимпийские стройки, которые ведутся под флагом ОАО «РЖД». Во время форума была произведена торжественная сбойка тоннеля на линии Сочи – Adler, модернизируемой силами Сочинского филиала ОАО «РЖДстрой». Это ещё раз подтвердило: всё, что берётся железнодорожники, они делают быстро и качественно. Вице-президент ОАО «РЖД», генеральный директор ОАО «РЖДстрой» Олег Тони рассказал о том, из чего складывается технология:

– Можно ли построить 29 км тоннелей и 37 км мостов и эстакад в таких сложных инженерно-геологических условиях, как в Сочи, за четыре года? Любой специалист-строитель скажет: это невозможно!



ФОТО: ТАТЬЯНА МУРЗИНА

Форум «Стратегическое партнёрство 1520» предоставил и транспортным строителям площадку для дискуссий

Но на ОАО «РЖД» была возложена ответственность за подготовку транспортной инфраструктуры к зимним Олимпийским играм 2014 года, в том числе за главный олимпийский проект – строительство автомобильной дороги и железнодорожной линии Adler – горноклиматический курорт «Альпика-Сервис» в одном транспортном коридоре. И сегодня нет сомнений, что всё будет сделано в срок. За два года выполнено уже более половины запланированного объёма строительных работ. Мы ведём строительство в соответствии с планом-графиком, утверждённым Наблюдательным советом ГК «Олимпстрой».

По словам Олега Тони, главное было – избежать ошибок при проектировании объектов и развороте строительных работ. Поэтому решено было привлечь канадскую управляющую компанию, которая готовила Олимпиаду в Ванкувере. Создана и международная группа экспертов, которая проводила технический аудит инженерных решений, оценивала различные варианты по срокам и стоимости и выбирала самые оптимальные. Это касалось, в частности, сооружения комплекса тоннелей № 3, который включает в себя автодорожный тоннель

(3,2 км), железнодорожный тоннель (4,6 км) и сервисно-эвакуационную шtolьню. Условия строительства осложняют множество тектонических разломов и оползень на выходе. Технические решения и оборудование там использовались европейские, а проектные работы выполняли российские институты. Мощные горнопроходческие комплексы позволяют достичь высоких темпов проходки (350–450 м в месяц), а немецкие тубинги – монтировать высокоточную обделку (отклонение всего на 1 мм). Всё это даёт основания утверждать, что сложный проект будет успешно завершён в намеченные сроки.

Использование новейших зарубежных технологий в сфере транспортного строительства позволяет сделать качественный скачок. Об одной из таких инноваций рассказал на форуме Геннадий Талашкин. В тоннелях на олимпийских трассах компания намеревается уложить рельсовый путь пониженной вибрации по немецкой технологии LVT. Это значительно облегчит монтаж верхнего строения пути и даст большой выигрыш в эксплуатации – такой путь позволяет увеличить скорость движения поездов и нагрузку до 25 тонн на ось,

к тому же он не требует затратного обслуживания, а срок его службы – 30–50 лет.

В мире уже уложено более 900 км LVT, в том числе в тоннеле под Ла-Маншем и в самом протяжённом в мире Готтардском тоннеле через Альпы. Эту технологию используют также при укладке рельсового пути на мостах и путепроводах, там, где необходимо снизить влияние вибрации на конструкции и опоры искусственных сооружений.

А теперь она появилась и в России. Сегодня LVT испытывается на Экспериментальном кольце ВНИИЖТа в Щербинке, в ближайшее время на неё будет получен сертификат. И «РЖДстрой» уже разворачивает собственное производство бетонных блоков, чтобы тиражировать эту технологию на сети железных дорог.

Ещё один пример успешного международного сотрудничества привёл Сергей Замятин, директор представительства Deutsche Bahn AG в России. На линии Москва – Санкт-Петербург под руководством департамента пути ОАО «РЖД» и лично вице-президента В.Воробьёва «РЖДстрой» уложил 1 км безбалластного пути. Перед этим руководители компании побывали на высокоскоростных магистралях в Германии, изучили опыт строительства. А затем немецкие

партнёры поставили оборудование, поделились технологией, а российские строители её реализовали. «Первый блин не вышел комом, – считает Сергей Замятин. – Поезда «Сапсан» по новому участку ходят со скоростью 200 км/ч».

Скоро на российских железных дорогах появится и первая пассажирская платформа, изготовленная по немецкой технологии. «РЖДстрой» вместе с иностранным партнёром сумели защитить ТЭО проекта для российских железных дорог. Решено отказаться от стучки их производства и перейти к шпалопованию, которое более экономично.

Таков срез стратегического партнёрства российских и зарубежных компаний. Передача новейших технологий, высокое качество работ – надёжный залог успеха.

Ноу-хау в транспортном строительстве могло быть и больше. Но инновационному развитию мешает несовершенство нормативной базы – отсутствие новых технических регламентов и современных СНиПов. Технологии сегодня опережают нормативную базу, и это одна из ключевых проблем транспортного строительства, утверждают эксперты. Один из участников форума рассказывал, как пуск поезда «Аллегро» оказался под угрозой срыва из-за того, что светодиодов, которые в нём применяются, нет ни в одном российском СНиПе.

Разработкой новых технических нормативов занимаются сегодня министерства и ведомства, ОАО «РЖД», отраслевые институты и Национальное объединение строителей. Но всё делается не так быстро, как хотелось бы. Генеральный директор ОАО «Росжелдорпроект» Виталий Вотолевский считает, что разработка и внедрение новых нормативных документов должны стать государственной политикой с отдельным финансированием. Это поможет ускорить дело.

Нужно смелее внедрять новые разработки и технологии, гово-

рит Рольф Эпштайн, руководитель подразделения Mobility концерна Siemens в России. Он заметил, что 20 лет назад Германии приходилось решать такие же задачи по развитию своих железных дорог, и тоже не было нормативов, в частности на безбалластный путь, но новаторам дали право на двухлетнюю опытную эксплуатацию. Перед строителями там тоже стояла задача: строить быстрее, качественнее, дешевле. И опыт показал: успех гарантируют не только и не столько деньги, сколько интеллектуальные ресурсы, которые удаётся привлечь. Это – проектные организации, главные инженеры проектов, инжиниринговые компании.

– Ускорение транспортного строительства, повышение качества и эффективности – очень важный вопрос, – считает Анатолий Зайцев, депутат Законодательного собрания Ленинградской области. – Но его не решат мелкие разрозненные компании. Для этого, на мой взгляд, необходимо создавать мощные строительные холдинги. После того как распалось Министерство транспортного строительства, у нас некому реализовывать крупные комплексные проекты, поскольку при этом надо решать в комплексе проблемы изысканий и проектирования, производства строительных материалов, концентрации строительных сил и подготовки кадров. Силы каждый раз приходится собирать, что называется, с бору по сосенке.

И это тоже серьёзная проблема. Причины понятны: нет крупных проектов – не появляются и сильные ГИПы. Но, по словам генерального директора ОАО «Ленгипротранс» Вячеслава Рыбкина, его институт этой проблемой уже озадачился – открыл у себя «школу ГИПов» и возродил институт наставничества.

Успех в реализации проекта во многом зависит и от того, какого уровня специалисты работают в группах заказчика. К сожалению,

нормативы на их содержание не позволяют удерживать там высококвалифицированных инженеров. И это тоже создаёт препоны инновациям, а нередко ведёт и к удорожанию строительства. Между тем из создавшейся ситуации есть простой выход: не экономить на мотивации. На содержание групп заказчика можно было бы отчислять определённый процент от стоимости проекта. Но в нормативах он не заложен.

Ещё одна проблема связана с финансовыми ресурсами. Многие крупные проекты, в том числе высокоскоростных магистралей, не реализуются из-за отсутствия денег у государства. Двадцать лет уже минуло, как в России появился первый проект ВСМ. Но до сих пор остаётся на бумаге во многом из-за того, что не были найдены надёжные источники финансирования. Но почему бы, говорит тот же Анатолий Зайцев, не использовать опыт царской России, когда для реализации проектов в сфере железнодорожного транспорта выпускались внутренние займы под гарантии государства? С их помощью можно было бы уменьшить существующий дефицит инвестиций и для реализации «Стратегии развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года».

Сегодня есть масса интересных идей и разработок. Часть из них уже воплощается в смелые эскизы проектов «умных» вокзалов на Черноморском побережье, мощных транспортно-пересадочных узлов в Москве. Уже разработана и новая концепция модернизации старых вокзалов в стране. Всё это делается российскими специалистами с привлечением современных зарубежных технологий и партнёров в лице ведущих мировых компаний. Нужны лишь поддержка со стороны государства и понимание, что инновации стоят немалых денег, но вложения в них, несомненно, окупаются.

Татьяна Сергеева

Логистика

Единый центр

Завершилось слияние двух компаний – производителей удобрений ОАО «Уралкалий» и ОАО «Сильвинит». Объединённому «Уралкалию» перешли все транспортные активы «Сильвинита», в том числе – специализированные вагоны-минераловозы. «Обе компании до объединения занимались одинаковым бизнесом – производством калийных удобрений. Функции транспортных подразделений в каждой компании были идентичны, поэтому процедура объединения не создала нам дополнительных направлений деятельности, – заявил «Гудку» начальник Управления по железнодорожному транспорту ОАО «Уралкалий» Владимир Маслаков. – Без изменений осталась задача транспортного управления: обеспечить ритмичный вывоз продукции со всех производственных площадок в порты или потребителям. Только теперь сфера ответственности расширилась и охватывает все подразделения объединённой компании в Соликамске и Березниках. Номенклатура грузов у нас осталась прежняя – калийные удобрения. Направления отгрузок также существенно не изменились: Китай и Европа, порты Измаил, Николаев, Вентспилс. Несколько увеличились объёмы отгрузок в адрес нашего порта на Балтике – ОАО «Балтийский балкерный терминал». После объединения «Уралкалий» займёт второе место в мире по объёму производства калийных удобрений. «Доля объединённой компании на мировом рынке калийных удобрений при сохранении торговли через Белорусскую калийную компанию может подняться до 40–45%. Два крупнейших игрока смогут (включая PotashCorp, Канада. – Ред.) практически полностью управлять ценообразованием на рынке калийных удобрений», – уверен аналитик ИК «Велес Капитал» Айрат Халиков. Общий парк специализированных вагонов-минераловозов объединённой «Уралкалия» составляет более 8 тыс. единиц, его управлением занимается единый оперативно-диспетчерский отдел. Объединённая компания намерена продолжать сотрудничество с РЖД. «Мы оперируем двумя крупными площадками по ремонту вагонов – ОАО «Вагонное депо Балахонь» и арендованным у РЖД депо Кизел. Наши ремонтные мощности позволяют охватывать депоовским капитальным ремонтом до 7 тыс. вагонов, а также на 100% покрывать свои потребности по текущему ремонту. Для обеспечения вывоза продукции планируется расширение собственной инфраструктуры и РЖД», – сказал представитель компании.

Мурзина Анна



Сделка

# Стратегический шаг

## Покупатели «Енисейской промышленной компании» не отказываются от инвестиций в транспортную инфраструктуру

«Енисейская промышленная компания» (ЕПК), принадлежавшая предпринимателю Сергею Пугачёву, была куплена совладельцами «Русской медной компании» Игорем Алтушкиным и Русланом Байсаровым. Новые собственники актива уже заявили о намерении инвестировать средства в проект магистральной Кызыл – Курагино.

Сумма сделки, по соглашению сторон, не разглашается. Информационные агентства сообщают со ссылкой на источник, близкий к сделке, что у новых акционеров будут равные доли в новом активе – по 50%.

ЕПК обладает лицензией на разработку Элегестского угольного месторождения, запасы которого оцениваются в 1 млрд тонн. В настоящее время там добывается около 40 тыс. тонн угля в месяц. Кроме того, ЕПК наряду с «ЕврАзсом», «Северсталью», Росжелдором, Минрегионразвития и администрацией Тувы входит в консорциум по строительству железнодорожной магистрали Кызыл – Курагино протяжённостью 411 км, по которой должен осуществляться вывоз полезных ископаемых из республики. По информации информ-агентств, новые акционеры уже заявили о готовности инвестировать в проект строительства железной дороги и электростанции \$3,5 млрд.

«Элегестское месторождение является одним из самых крупных и перспективных в угольной отрасли. Мы рассматриваем приобретение данного актива как стратегический шаг в создании диверсифицированной горнодобывающей и перерабатывающей компании, в которой наряду с рудными и металлургическими активами будет представлено угольное направление», – заявил журналистам Игорь Алтушкин.

Источник в угольной отрасли, хорошо знакомый с ситуацией, заявил «Гудку», что при прежнем акционере ЕПК фактически не развивалась. «Не было заин-



строительство горно-обогатительного комбината, которое так и не началось. Поэтому Роснедра вполне могли отозвать лицензию», – сказал он.

Но новым акционерам придётся столкнуться с рядом сложностей: начиная от необходимости про-

От перемены владельцев ЕПК намерения инвесторов к ветке Кызыл – Курагино не меняются

управлять угольным активом», – отметил источник «Гудка».

Аналитик компании «Уралсиб» Дмитрий Смолин считает, что Игорь Алтушкин и Руслан Байсаров – всего лишь посредники и не собираются управлять ЕПК продолжительное время. «Я предполагаю, что этот актив окажется в руках либо «Северстали», либо «ЕврАза». Видимо, они будут его развивать и строить железную дорогу Кызыл – Курагино», – полагает эксперт. По мнению Дмитрия Смолина, у этих компаний есть шансы на реализацию железнодорожного проекта при помощи государственно-частного партнёрства, что многократно увеличивает шансы на то, что железная дорога будет построена в обозримом будущем.

Денис Вискне

Рынок

## Парк впрок

Железнодорожные операторы наращивают подвижной состав

Группа компаний Rail Garant возьмёт в лизинг у «Сбербанк Лизинга» более 2,5 тыс. вагонов.

Сбербанк одобрил финансирование сделки на сумму 6 млрд руб., говорится в совместном заявлении компаний. Лизинг предоставит ЗАО «Сбербанк Лизинг» сроком на 7 лет, 75% заказа будут составлять полувагоны.

«Кроме полувагонов, мы планируем приобрести цементовозы. Рассматриваем и возможность приобретения газовых цистерн производства ОАО «Азовмаш». Готовы также рассмотреть возможность приобретения полувагонов любых российских и украинских заводов», – заявил «Гудку» генеральный директор управляющей компании Rail Garant Роман Котенко. «Основной род нашей деятельности – перевозки грузов, а не сдача вагонов в аренду. Поэтому мы, конечно, будем обеспечивать потребности собственных клиентов по действующим и будущим контрактам. Но полностью возможность сдачи вагонов в аренду, конечно, не исключаем», – добавил он.

Rail Garant планирует завершить ввод в работу нового подвижного состава к ноябрю 2011 года.

Напомним, это не первая лизинговая сделка между компаниями. В 2010 году «Сбербанк Лизинг» передал группе 1100 единиц подвижного состава: полувагоны, крытые вагоны и фитинговые платформы – на сумму 5,5 млрд руб. Общая кредитная линия Rail Garant с учётом предыдущей сделки составила 12 млрд руб.

Аналитик ИФК «Метрополь» Андрей Рожков считает, что тенденция, когда грузовые операторы наращивают собственный парк подвижного состава, продлится ближайшие два-три года. «Выделенные из РЖД компании пока не очень стремятся наращивать свой парк, и в итоге эту нишу занимают частные компании», – отметил он.

Аналитик Банка Москвы Михаил Лямин отметил, что стремление операторов обновлять подвижной состав



Спрос на полувагоны остаётся крайне высоким, несмотря на осторожность экономических прогнозов

связано с общей либерализацией рынка железнодорожных перевозок. «Операторы получили возможность развития. При этом сохраняется общий дефицит грузовых вагонов, износ парка огромен, поэтому эта тенденция долгосрочная», – отметил он. Однако если будет сохраняться рост цен на вагоны, то обновление подвижного состава может оказаться невыгодным. «Рынок ещё не до конца свободен, ограничен в возможности установления цен на услуги и, соответственно, в переложении расходов на потребителя», – полагает эксперт. Директор аналитического департамента управляющей компании

«Ингосстрах-инвестиции» Евгений Шаго отметил, что закупка крупных партий подвижного состава частными операторами связана с ростом рынка перевозок, который подталкивает вверх общий рост экономики. При этом эксперт уверен, что обострения конкуренции на рынке не будет: «места всем хватит». Подобная благоприятная ситуация на рынке сохранится лишь до тех пор, пока экономика не достигнет докризисных объёмов. «Если не случится экстраординарных событий вроде дефолта Греции, то рост экономики продолжится до конца года», – отметил эксперт.

Денис Вискне

В досье

Операционный парк группы Rail Garant составляет около 20 тыс. вагонов, а годовой объём перевозок – около 20 млн тонн.

Конкуренты

## Не отшвартовывается

СРП никак не уйдёт от государства



Вторая попытка продать госпакет ОАО «Северное речное пароходство» (СРП) не увенчалась успехом. Несмотря на привлекательную стартовую цену, желающих приобрести акции компании, конкурирующей с железными дорогами за грузы 1-го тарифного класса, так и не нашлось.

Аукцион по продаже 31,32% акций ОАО «Северное речное пароходство», принадлежащих государству, назначенный на 16 июня, вновь не состоялся в связи с отсутствием заявок.

Напомним, на торги выставилось 57,165 тыс. обыкновенных именных акций по цене 143 млн руб. «Шаг аукциона» – 7 млн руб. У потенциальных покупателей было в распоряжении более месяца (сообщение о продаже опубликовано 13 мая 2011 года), однако даже самый вероятный претендент на госпакет – «Мурманское морское пароходство» не проявил интереса к акциям.

Эксперты считают, что покупателей отпугнули существующие у предприятия трудности.

«Исходя из заявленной цены пакета акций СРП, стоимость компании по минимальной планке оценивается в 456,58 млн руб., или в \$16,2 млн, – пояснил замдиректора департамента торговли и продаж по работе с акциями UFS Investment Company Алексей Козлов. – За

«Водные» активы нередко остаются невостребованными

9 месяцев 2010 года компания получила прибыль 62,17 млн руб. Если рассчитать показатель отношения капитализации компании к прибыли, мы получим коэффициент 5,5. Это является хорошим показателем и вполне соответствует этому показателю аналогичных компаний. Иными словами, заявленная стартовая цена вполне реальна и не завышена, даже, напротив, оставляла возможность для повышения в ходе аукциона. Однако существующие проблемы – изношенность судов, низкая эффективность управления, зависимость работы компании от погодных факторов, состояние речных артерий, – по всей видимости, и повлияли на исход аукциона».

«Кроме того, компания имеет низкую инвестиционную привлекательность за счёт большой краткосрочной долговой нагрузки, слабой финансовой устойчивости, малой доли долгосрочных средств для развития производства», – добавляет начальник аналитического отдела Управляющей компании «АГНА» Олег Туринов.

Росимущество может принять очередную попытку продать свою долю в предприятии до конца этого года.

Галия Шакирова

Организатор

При поддержке

Международная конференция

Железнодорожные перевозки  
нефтеналивных грузов РФ

23-24 июня

Москва, Marriott Royal Aurora

Среди ключевых тем конференции:

— Конкуренция на рынке железнодорожных перевозок нефтеналивных грузов: слияния и поглощения

— Баланс интересов грузоотправителей, грузополучателей и операторов подвижного состава

— Экономика поставок нефтеналивных грузов: перспективы оптимизации схем перевозок

— Проблемы качества литья и технического содержания вагонов

— Тарифная составляющая перевозок нефтеналивных грузов в РФ и странах СНГ

— Экспортные направления перевозки нефтеналивных грузов. Таможенная логистика

(495) 745-75-42

www.maxconf.ru

Реклама



ВОПРОС ДНЯ

Ждём августа

Дорогам пока трудно прогнозировать погрузку экспорта зерновых



В связи с отменой 1 июля эмбарго на экспорт зерна из РФ появились ли дополнительные заявки на погрузку?

Эльмира Шапалова, и. о. начальника отдела маркетинга Приволжского ТЦФТО:

– Большого увеличения в июле по сравнению с июнем, а в этом месяце мы планируем перевезти около 100 тыс. тонн зерна, не ожидаем. Это связано с тем, что основные грузоотправители будут находиться в стадии заключения контрактов на перевозку зерна на экспорт. А вот с августа, по нашим предварительным данным, всплеск случится, но небольшой, плюс 20–30 тыс. тонн к ожидаемым в июне объёмам.

Александр Крутиков, заместитель начальника Северо-Кавказского ТЦФТО:

– По информации, поступающей из региональных министерств сельского хозяйства Ростовской области, Краснодарского и Ставропольского краёв, урожай зерна в этом году ожидается как минимум не хуже уровня прошлого года, а возможно, и лучше.

Пока нет чёткой информации от грузоотправителей о планируемых объёмах отправки. Грузоотправители, традиционно отгружающие зерновые грузы на экспорт, пока не спешат подавать заявки, так как окончательно не сформирована экспортная цена. Есть и ещё одна проблема: сегодня традиционные рынки сбыта нашего зерна заняты европейскими и американскими компаниями.

Александр Трегубов, начальник Юго-Восточного ТЦФТО:

– На сегодняшний день ни одной заявки по поводу загрузки зерна на экспорт в июле не поступало. Возможно, ещё не все получили информацию о будущем снятии эмбарго, могут быть и другие причины, но мы готовы к перевозкам, зерновозов хватает. Что же касается объёмов, то не факт, что они резко возрастут с начала следующего месяца. Внутри страны никто не запрещал зерно возить, но погрузка упала ещё в прошлом году из-за неурожая. В зоне нашей ответственности крупные зерновые регионы – Воронежская, Тамбовская, Липецкая и Белгородская области. Будем надеяться на то, что этот год будет более урожайным, а делать сейчас прогнозы на этот счёт рановато.

Евгений Главчев, заместитель начальника по маркетингу Западно-Сибирского ТЦФТО:

– Как раз на эту тему не так давно состоялось совещание с нашими грузоотправителями. Как отразится отмена эмбарго на ЗСЖД, пока сказать нельзя. Дело в том, что все контракты на поставку зерна будут заключаться с клиентурой в ближайшее время.

Сергей Толстиков, директор сельскохозяйственного предприятия ЗАО «Искра», Красноярский край:

– Зерно в крае есть. И его хватит, чтобы обеспечить и потребности внутреннего рынка, и за границу. В прошлом году мы отгрузили более 100 тыс. тонн зерна. Я считаю, что отмена запрета на экспорт зерна спасёт сельское хозяйство от разорения.

Степан Беглюк, специалист отдела маркетинга Красноярского ТЦФТО:

– До того как правительство установило эмбарго, краевые аграрии за пределы России за первые пять месяцев прошлого года отгрузили более 50 тыс. тонн зерна. В среднем ежемесячно отгружали по 11 тыс. тонн. Из них 70%, или 8 тыс. тонн уходило в Монголию, остальные – 3 тыс. тонн в Японию. Можно спрогнозировать, если запрет на экспорт будет снят, то погрузка возобновится в прежних объёмах. Хотя специалисты допускают и снижение экспортных поставок. Экспортёры не очень-то охотно возобновляют заключение прежних контрактов – боятся очередных форс-мажорных обстоятельств со стороны правительства.

Вектор

Придётся удешевить

На пути зерна во внешний рынок могут встать два вопроса – ценовой и инфраструктурный



С 1 июля в России отменяется запрет на экспорт зерна. Эксперты прогнозируют внушительные объёмы поставок за границу, превышающие прошлогодний показатель в три и даже в четыре раза. Тем временем портфель заказов на железнодорожные перевозки зерновых пополняется, но не слишком быстро.

Эмбарго на экспорт зерна введено в августе 2010 года в связи с экстремальной засухой, уничтожившей треть всего урожая зерновых.

Хорошая погода в сельскохозяйственном поясе России уже заставила аналитический центр «СовЭкон» пересмотреть прогноз по урожаю зерновых в России на 2011 год до 80–85 млн тонн против предыдущего прогноза на уровне 78–83 млн тонн. Если верить аналитикам «СовЭкон», это позволит экспортировать до 15 млн тонн зерна в 2011–2012 годах, что в три раза превышает показатель предыдущего периода (5 млн тонн).

Между тем президент Российского зернового союза (РЗС) Аркадий Злочевский даёт ещё более оптимистичские прогнозы. «При благоприятных погодных условиях урожай зерна может достигнуть 85–90 млн тонн. Исходя из этого, а также с учётом значительных запасов зерна, его экспорт может составить 20 млн тонн, – заявил он. – Однако, несмотря на наличие заказов и уже начавшиеся отгрузки зерна в порты,

«Русагротранс» уже концентрирует парк под августовский спрос

возникла проблема с его реализацией на внешних рынках. Мы начали предлагать нашим традиционным покупателям пшеницу по мировым ценам. В результате Египет и Алжир, ожидая от нас более низких цен, провели тендеры без участия российской пшеницы. Поэтому, чтобы вернуться на эти рынки, придётся жертвовать ценой на уровне \$5–10 по отношению к ценам конкурентов».

По словам директора департамента

везут в основном автотранспортом. Пиковый рост железнодорожных перевозок наступает с августа-сентября».

Дефицита подвижного состава в «Русагротрансе» не прогнозируют, однако, как утверждает Алексей Федотенков, на перевозочный процесс будут влиять традиционные проблемы «неприспособленности инфраструктуры рынка, начиная от подъездных путей и элеваторов, заканчивая пробками из поездов в портах».

Стоит при этом отметить, что часть потенциальных покупателей российского зерна пока не спешат заключать кон-

Несмотря на наличие заказов и уже начавшиеся

отгрузки зерна в порты, возникла проблема

с его реализацией на внешних рынках

стратегического маркетинга ЗАО «Русагротранс» Алексея Федотенкова, в связи с тем, что зерновые трейдеры фактически начали готовиться к открытию экспорта ещё с мая, рост заказов на перевозку наблюдается уже сейчас.

«После официального подтверждения отмены эмбарго правительством мы приступили к подготовке плана дислокации вагонного парка, сосредоточив порожний парк на тех направлениях, откуда будут поданы заявки, – сказал «Гудку» господин Федотенков. – Учитывая специфику экспортных зерновых перевозок и опыт предыдущих лет, в июле-августе новый урожай

тракты, так как опасаются, что вслед за эмбарго Россия может ввести экспортные пошлины. В свою очередь Аркадий Злочевский считает, что в их введении нет необходимости, о чём нужно объявить как можно скорее.

Эксперт департамента оценки «2К Аудит – Деловые консультации/Morison International» Ирина Воробьева при этом отмечает, что «возможность введения экспортной пошлины, безусловно, вызывает опасения у покупателей, однако соотношение цена – качество российского зерна является для экспортёров весьма привлекательным».

Маргарита Меньшакова

Прогноз

Игра с ограничениями

Эмбарго могут заменить пошлины

По словам заместителя руководителя Минэкономразвития России Андрея Клепаца, новый урожай зерна в России в 2011 году превысит 85 млн тонн. Это означает, что появляется реальная возможность возобновить экспорт на мировые рынки и вернуть утраченные позиции одного из крупнейших поставщиков зерна. Однако у чиновников есть опасения, что отмена запрета приведёт к росту цен на внутреннем рынке.

Чтобы избежать такого исхода, министерство предлагает рассмотреть вариант экспортных пошлин на зерно как альтернативу эмбарго. «На наш взгляд, эмбарго – вещь слишком жёсткая, чреватая тем, что Россия уходит с мирового рынка. Пошлина – компромиссный вариант, настроенный на то, чтобы при большом разрыве внутренней и внешней можно было удержать рост внутренних цен», – заявил господин Клепач.

При этом он уточнил, что сейчас никто вводить экспортные пошлины не собирается. Тем не менее отраслевые эксперты отмечают, что даже традиционные покупатели российского зерна пока не проявляют особой радости в связи с грядущей отменой эмбарго.

«Вывозные пошлины предлагалось ввести ещё 1 июня, если цены на внутреннем рынке на пшеницу 3-го класса превысят 6,5 или 7 тыс. руб. за тонну, – напоминает эксперт департамента оценки «2К Аудит – Деловые консультации/Morison International» Ирина Воробьева. – Потом правительство передумало, хотя и не отказалось полностью от этой идеи».



Государство боится оставить незащищённым внутренний рынок зерна

«В некоторых хозяйствах к концу весны были очень большие запасы зерна. В первую очередь это касается Юга России, так как этот регион традиционно ориентирован на экспорт зерна, а эмбарго привело к тому, что зернопроизводители не хотели продавать продукцию на внутреннем рынке по невысоким ценам. Если тенденция сохранится, то хранить новый урожай будет просто негде. Общие запасы южных регионов можно оценить в 10–11 млн тонн», – говорит Антон Сафонов из аналитического агентства «Инвесткафе».

Галия Шакирова

Перевозки

Скидка на успех

Производителей на Алтае стимулируют железнодорожным тарифом

На железнодорожные перевозки зерна из Алтайского края в другие российские регионы до конца 2011 года сохранятся 70-процентные скидки. Железнодорожники уверены, что такая мера может превратиться в бессрочную. Однако эксперты с ними не согласны.

Напомним, что льготный тариф на перевозку зерна из Сибири на станции, находящиеся на территории Северо-Западного, Приволжского и Центрального федеральных округов, был введён в сентябре прошлого года по просьбе Национального союза зернопроизводителей (НСЗ) и губернатора Сибирского федерального округа Александра Карлина. Президент НСЗ Павел Скурихин говорил, что сибирские производители зерна смогут получить достойные цены на свою продукцию прежде всего за счёт поставок в Поволжье и Центральную Россию, где дефицит зерна из-за засухи измеряется миллионами тонн.

Изначально льготы действовали до конца 2010 года, однако затем были продлены до 31 мая 2011 года.

Это принесло положительные результаты. Алтайское региональное отделение Западно-



Льготный тариф уже сыграл свою роль для внутреннего рынка зерна

Сибирской железной дороги за 5 месяцев 2011 года отправило более 266 тыс. тонн зерна и более 388 тыс. тонн продуктов перемола, что на 32,5% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Под погрузку зерна было задействовано 4063 вагона, а под погрузку продуктов перемола – 5861 вагон. На отделении рассчитывают, что, несмотря на действующее эмбарго на экспорт зерна, перевозки в 2011 году не снизятся (837 тыс. тонн в 2010 году).

С 1 июня срок действия скидки был вновь пролонгирован – на этот раз до 31 декабря 2011 года. Впрочем, в Западно-Сибирском террито-

Пресса

Беспрограммный контейнер



Движение по расписанию: удержать состав на нитке



Вышел в свет № 12 журнала «РЖД-Партнёр».

Тема номера настоящего выпуска посвящена вопросам организации движения грузовых поездов по расписанию. В статье «Удержать состав на нитке» Дмитрий Ханцевич анализирует данную проблему в разрезе смены базовых подходов к решению основных задач перевозочного процесса. В интервью «Смена технологий – объективная необходимость» старший вице-президент ОАО «РЖД» Валентин Гапанович рассказывает о конкретной проводимой в компании работе по внедрению новых перевозочных технологий. В рубрике «Реформа» опубликованы материалы «круглого стола» на тему «Целевая модель рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2015 года: инструменты и роли участников».

«Цементный феникс» – так называется статья Марии Шевченко, в которой анализируется ситуация с перевозкой цемента. Проблеме контейнеризации грузов на РЖД посвящает материал Оксаны Перепелицы «Беспрограммный контейнер».

Пассажирская тема представлена статьёй Натальи Дон о проекте организации скоростного сообщения между Москвой и Ригой.

В рубрике «Подвижной состав» помещён материал «25 т/ось: переход неизбежен», где подводятся итоги эксплуатации вагонов с повышенной нагрузкой. Статья Елены Ушковой «К общему знаменателю» рассказывает о первом заседании Межгосударственного технического комитета по стандартизации.

Также в номере помещены приложения «Московская железная дорога», «Калининградская железная дорога» и спецпроект «Автоматика, телемеханика и связь».

Перевозки

Скидка на успех

Производителей на Алтае стимулируют железнодорожным тарифом

На железнодорожные перевозки зерна из Алтайского края в другие российские регионы до конца 2011 года сохранятся 70-процентные скидки. Железнодорожники уверены, что такая мера может превратиться в бессрочную. Однако эксперты с ними не согласны.

Напомним, что льготный тариф на перевозку зерна из Сибири на станции, находящиеся на территории Северо-Западного, Приволжского и Центрального федеральных округов, был введён в сентябре прошлого года по просьбе Национального союза зернопроизводителей (НСЗ) и губернатора Сибирского федерального округа Александра Карлина. Президент НСЗ Павел Скурихин говорил, что сибирские производители зерна смогут получить достойные цены на свою продукцию прежде всего за счёт поставок в Поволжье и Центральную Россию, где дефицит зерна из-за засухи измеряется миллионами тонн.

Изначально льготы действовали до конца 2010 года, однако затем были продлены до 31 мая 2011 года.

Это принесло положительные результаты. Алтайское региональное отделение Западно-

Галия Шакирова



ДАТА

22 июня – день скорби



На рассвете 22 июня 1941 года Наркомат путей сообщения разослал по дорогам телеграмму: «Вручить немедленно. Начальнику дороги. Находящиеся на дороге транзитные грузы, а также экспортные грузы, следующие в Германию, задержите на дороге нахождения. Погрузку экспортных и перегрузы транзитных грузов назначением в Германию прекратить». Война.

Резко изменился характер работы железных дорог. Приказ НКПС 22 июня предусматривал продвижение в первую очередь воинских эшелонов и грузов, связанных с мобилизационными перевозками. Уже в первую неделю воинская погрузка составляла около 30% от общей, при этом на дорогах, расположенных западнее Москвы, – около 50%, на Калининской, Белорусской, Московско-Киевской, Юго-Западной и Южной – до 85%. Через каждые 6 часов дороги телеграфировали в НКПС о продвижении воинских эшелонов. Следование особо важных эшелонов контролировалось ежедневно. Оперативные эшелоны передвигались со скоростью до 800 км в сутки, а некоторые – особо срочные – до 900, 1000 км и больше.

Для быстрого движения эшелонов железнодорожники применяли передовые методы: скоростное формирование поездов, безотцепочный ремонт вагонов, вождение тяжеловесных составов, двоевных поездов. Для повышения пропускной способности некоторых участков осенью 1941-го была введена «живая блокировка»: через каждые 800–900 м на перегонах стояли сигналисты и по их сигналам шли поезда.

Изменились графики работы паровозных бригад. Если до войны бригада обычно водила эшелоны на определённом участке (плече), то в военное время к составу прикреплялся турный вагон для бригады, и она вела поезд до места назначения. Машинисты отправлялись за тысячами километров, месяцами не возвращаясь домой.

Помимо транспортного обеспечения боевых действий, железным дорогам необходимо было продолжать снабжение промышленности сырьём, топливом, металлом и другими важными грузами, а также вести пассажирские перевозки. Вместе с промышленным и сельскохозяйственным оборудованием из прифронтовой зоны вывозилось транспортное хозяйство магистралей, заводов и предприятий НКПС. На долю железнодорожных магистралей с началом войны выпала поистине беспрецедентная нагрузка по перебазированию производительных сил страны из районов, которым угрожала оккупация, на восток.

ЧИТАТЕЛЬ И ИСТОРИЯ

## Стратегия наступления

Железная дорога и Служба военных сообщений всегда были передним краем обороноспособности страны

Войны начинаются с массовых перевозок войск, что и определяет роль транспорта и Службы военных сообщений (ВОСО) в обороноспособности страны.

Перевозки войск из внутренних округов в приграничные начались ещё в мае 1941 года – были переброшены более 900 эшелонов. Но самый тяжёлый период, конечно, пришёлся на лето и осень 1941-го: в пункты сосредоточения войск были доставлены 385 стрелковых дивизий и бригад, свыше 2 млн человек пополнения, огромное количество боевой техники с Урала, из Сибири и Средней Азии. Одновременно под контролем ВОСО шёл поток эвакуационных перевозок из западных и юго-западных районов страны – 30 тыс. поездов только за первые месяцы войны. В целом же объём воинских перевозок железнодорожным транспортом за годы войны составил 19714491 вагон.

ВОСО – один из важнейших инструментов управления войсками. Служба способна в считанные часы решать задачи по отправке крупных соединений войск. В процессе перевозки командование через линейные органы ВОСО имеет возможность менять направления перевозок, места выгрузки и сосредоточения, с учётом огромной территории это имеет решающее значение для обороны. Служба к началу войны находилась в составе Генштаба на правах отдела, который уже 24 июля 1941-го был развёрнут в управление.

Неотъемлемой частью ВОСО являются Железнодорожные войска. Приведу исторический пример из книги В.В.Карпова «Генералиссимус». Как он пишет, в трудные месяцы 1941 года в руководстве армии воз-



Путь к победе лежал через железную дорогу

никла идея превратить эти войска в обычные стрелковые части. В ноябре для решения вопроса была создана комиссия во главе с начальником Главного политуправления РККА Мехлисом. «Все члены комиссии, кроме генерал-лейтенанта Ковалёва, высказались за ликвидацию Железнодорожных войск, – пишет Владимир Карпов. – Согласие дал даже начальник Генштаба Шапошников. Ковалёв заявил, что ликвидация Железнодорожных войск – точка зрения пораженческая и голосовать он за неё не будет. По телефону Мехлис сообщил об этом Сталину. Сталин сказал: – Трубку передайте Ковалёву, – и спросил у него: – Почему вы считаете это пораженчеством? – Мы готовим под Москвой контрудар, позже будем готовиться к наступлению, а наступать без Железнодорожных войск и восстановительных средств невозможно.

– Правильно. Передайте трубку Мехлису. – Вы пораженец, комиссия тоже. Комиссию распустить, войска сохранить!» Без героического труда Железнодорожных войск по восстановлению путей наступление нашей армии было бы невозможно. В ходе войны на территории СССР было разрушено 65 тыс. км путей, 13 тыс. мостов, 317 паровозных депо, 4100 станций и много других сооружений. Около 46 тыс. км путей были перешиты на западную колею. После войны ВОСО также принимала участие в решении стратегических задач, в том числе строительстве БАМа. Я лично участвовал в обосновании выбора трассы и использования Железнодорожных войск на строительстве. Думается, потенциал Службы военных сообщений и сегодня может использоваться в государственных интересах.

Владимир Ткаченко, участник Великой Отечественной войны, председатель Совета ветеранов ВОСО

ПОБЕДИТЕЛЬ

# Осколок в душе

## События давних лет не дают о себе забыть ни на один день



Самые главные среди наград Григория Гальмука – боевые

четвёрки» для нас самыми лучшими были. Да и надо было остановить, он же прёт, – вспоминает Григорий Григорьевич.

И это его краткое описание врага – ОН – почему-то становится для меня исчерпывающим. Из уст ветерана, побывавшего ТАМ, другого слова и не требуется. Одна эта фраза холодком вонзается в мозг и сбегает холодными мурашками по спине.

– «Тридцатьчетвёрка» вёрткая, и это было её несомненным достоинством перед мощными и тяжёлыми немецкими танками. Только и кричали мы друг другу: «Не подставь бок!» Подставил – погиб. Повезло нам тогда, уцелели мы. Ребят много погибло, а мы вернулись посечёнными, но целыми, – рассказывает ветеран.

Враг не протил удачивому экипажу той победы. После жестокой мясорубки Курской дуги, буквально на следующие сутки Гальмук с товарищами попал в засаду.

– Подожгли наш танк, из кустов пальнули сбоку. Мы горим, тут уж надо выскакивать, если не ранен. Полезешь из люка, спасаясь от пламени и готового рвануть боекомплект, а тебя уже автоматчики ждут, – тут ветеран замолкает.

– И как же тогда удалось выжить? – всё же задаю этот вопрос, бередя душу ветерана.

– Да выскочил, сразу не попали. Я ползком под подбитый накануне танк, их там вокруг много было. Успел юркнуть под него, но и автоматчик успел – попал по ноге. Правда, ранение лёгким было, я в строю остался. Похромал малость только.

*Ножом выцарапывали на Рейхстаге: я, Петров из Ярославля и татарин Рубик, фамилию запоматвал. Да и не знали мы часто фамилий друг друга*

Четырежды Гальмуку пришлось гореть в танке, один раз чуть не утонули на нём в болоте, но продолжали идти на запад – к рейху, через Кёнигсберг и Польшу.

– К Кёнигсбергу подходили только. Нам приказ – блокировать одну из дорог. Мы туда срочно, нужно было успеть перекрыть отход немцев из окружения.

На пяти танках полным ходом мчали. Но напоролись на препятствие – беженцев, которые загроудили узенькую дорогу своими телегами.

– Там дорога узкая, по сторонам деревья толстенные. Нам не проехать и им не свернуть. Командир связался со штабом, обрисовал ситуацию, там велели двигаться дальше любой ценой. Ну не давить же их! Кое-как на пальцах объяснили, чтоб раздвигались, они между деревьев кое-как зачихнули телеги. Сами сдвинулись. Хватило танкам места – в сантиметрах от беженцев прошли. Блокировали тогда дорогу, и немцам пришлось отступать по узкой песчаной косе в море, там-то наши лёгчики и артиллеристы им и задали.

С той дороги пошли танкисты на Берлин по Польше. Однажды болванкой разорвало гусеницу, выбрались чинить, и рядом разорвался снаряд. Григория задело, товарищ погиб. Спустя много лет оказалось, что один из вонзившихся в спину осколков врачи так и не вытащили, застрял в тазовой кости. Начал причинять боль, ходить всё труднее, но ветеран не сдавался ни тогда, ни сейчас. Пешком с пятого этажа, а потом обратно ежедневно, несмотря на такое стальное напоминание о войне. Эта постоянно повторяющаяся победа – отголосок той самой – Большой и Вечной, завоёванной в мае 1945 года. Тогда Григорий Григорьевич был одним из тех, кто оставил свою подпись на поверженном Рейхстаге – становились на плечи друг другу бойцы экипажа и писали на вражьей твердыне свои имена.

– Ножом выцарапывали на стенах. Я, Петров из Ярославля и татарин Рубик, фамилию запоматвал. Да и не знали мы часто фамилий друг друга или, наоборот, имена забывали. Часто товарищи менялись из-за ранений или гибели, – вспоминает солдат-победитель.

...Сегодня он почётный ветеран с удивительно доброй улыбкой. Её не стёрло и то, что с войны не вернулся один из братьев Григория Григорьевича, а сам он сразу после демобилизации отправился за отцом на Север. Тот отбывал срок в лагерях за отказ в тридцатых годах вступать в колхоз, причём к моменту приезда сына сидел уже лишним два года. К герою войны прислу-

шались, разобрались в ситуации, и через несколько недель отец был уже дома.

– Спрашивают часто про обиду, мол, я воевал за страну, а отец в лагере. Нет обиды, время тогда такое было. Один из братьев под Москвой погиб, а мы все целы остались, на ногах, жить надо было, – говорит со своей светлой улыбкой Григорий Григорьевич.

Сергей Михалёв, сов. корр. «Гудка» Воронеж

Очевидец

## Так всё начиналось

Мальчишки обрадовались войне, но уже через несколько недель от их ожиданий скорой победы не осталось и следа

У Владимира Маяковского в поэме о Ленине есть такие строки: «День векам войдёт в тоскливое предание...» Они как нельзя лучше относятся к событию, которое мы сегодня отмечаем, – 70-летию начала Великой Отечественной. Я встретил её одиннадцатилетним пацанёнком.

Хорошо помню, что 22 июня 1941 года (это было как раз воскресенье) в пионерском лагере под Новосибирском, где мы отдыхали со старшим братом Юрой, намечался родительский день. Папы и мамы, соскучившиеся по своим чадам, обязательно придут не с пустыми руками, привезут сладостей. Мы же порадуем их художественной самодельностью, спортивными играми. Будет по-праздничному весело.

Веселья, однако, не получилось. К 11 часам – началу торжественной линейки – никто не приехал. И ребята, и воспитатели терялись в догадках: что могло случиться? В полдень вдруг примчался на санитарной машине отец. Один, без мамы, без гостинцев. Потребовал, чтобы мы с братом быстро собирались. Он был военным врачом-хирургом, работал в госпитале. Объяснять ничего не стал. Ска-



зал коротко: «Так надо! Мама велела»

Очутившись дома, тоже не сразу уразумели, что к чему. Мама ходит с заплаканными глазами, особенно ласково относится и к нам с Юрой, и к малышке – сестрёнке Алечке. Жалеет, гладит, целует. Отец тут же умчался на работу.

Только во второй половине дня услышали мы это слово – «ВОЙНА».

Надо признаться, нас оно не напугало, а даже как-то обрадовало. Мальчишкам в таком возрасте свойственно воинственное начало. Мы любили играть в войну, читать о ней книжки, смотреть военные фильмы. Хотели и самим совершать подвиги, получать боевые награды. Авторитет Красной армии был в народе очень высоким.

С другой стороны, знали мы и слово «фашизм». Не прошли мимо мальчишечьего внимания события в Испании, приход к власти генерала Франко, в Италии диктатура Муссолини, да и в самой гитлеровской Германии. Вот теперь-то, думали мы, фашистским захватчикам достанется от непобедимой и легендарной Красной армии. Верили, что война будет непродолжительной, некровопротитной и обязательно на чужой территории.

Не прошло, наверное, и недели, а мы уже выучили наизусть и вовсе горлалили песню:

*«Нилкой фашистской нечести Загоним пулю в лоб. Отродью человечества Сколотим крепкий гроб».*

Увы! События первых недель и месяцев войны напрочь опрокинули наши мечты. Мы очень быстро повзрослели и поняли, что война – это что-то страшное, жуткое, нечеловеческое. Не бывает войны без крови, без тяжких народных страданий. Но в победе нашего народа мы, дети войны, никогда не сомневались. Просто ждать этого дня пришлось очень долго – почти четыре года.

Павел Фридман, почётный железнодорожник



Глазами очевидцев

# В сердце ужас войны

Фронт проходил в Словакии через каждый дом

Поезд Москва – Жилина через 36 часов делает остановку в словацком городе Кошице. Сюда я езжу много лет. И с интересом познаю Словакию изнутри: обычаи, нравы, культуру быта, взгляды на прошлое. В центре Кошице, на площади Освободителей, стоит мемориал русским воинам, погибшим на войне. Цветы у подножия памятника лежат круглый год.

В канун 70-летия начала Второй мировой войны мне захотелось понять, как чувствовали себя простые обыватели, жители этих мест, которым пришлось испытать сначала приход немцев, а затем встречу с советскими войсками. Война ведь прошла здесь через каждый дом. И я спросила об этом своих новых знакомых.

Пан Ян:

– Я родился в Даргове, где мы и жили вместе с родителями до войны. Когда город был под немцами, нам приходилось копать для них окопы. Позиции воюющих сторон были близки, и я видел полевые госпитали русских, кухни и большое количество солдат.

Я часто пробирался к русским, показывал дорогу, когда они хотели попасть на занятую немцами высоту. Помню такую занятную историю: русские солдаты прокладывали чёрный телефонный кабель. Однажды кабеля не хватило. И тогда решили отрезать красный немецкий кабель и нарастить свой. А когда мы возвращались с горы, то увидели такую картину: русские, которые шли за нами, вырезали этот красный провод, думая, что это дело рук немцев. Наступил полный хаос, телефонная связь была прервана, тяжёлая артиллерия и катюши палили в белый свет.

После отката фронта и освобождения Даргова от фашистов я получил повестку. И мы ходили очищать леса от трупов. С нами пошли около 200 наших солдат, которые разминировали подземные пути к перевалу, и один русский. Картина предстала перед глазами страшная. Вокруг Даргова убитых русских были тысячи, они лежали как рассыпанные спички, и кое-где – немцы. Мы похоронили их во временных могилах, позже останки перевезли на военные кладбища. Ряды новобранцев вскоре поредели: не у всех хватило моральных сил для такой работы. Пережитое до сих пор стоит перед глазами.

Пан Андрей:

– Когда война подошла к нашему селению, мне было десять лет. Мужчин из нашего села немцы заставили рыть окопы. Строили и землянки. А мы, дети, ходили втайне смотреть на немцев. Однажды немец поймал нас за этим занятием. Хотели убить, но он из кармана достал пистолет, и мы остановились. Немец приказал нам вставлять в землю деревянные брёвна, на которые он укладывал телефонный шнур. Таскать их через поле было тяжело. Мы пытались объ-



яснить немцу, что руки замёрзли и одежда промокла. Но он опять пригрозил нам пистолетом. Когда подошли к деревне, наш мучитель отвлёкся разговором с другими немцами. И все мальчишки, не теряя времени, пустились к своим домам. Он стрелял нам вслед. К счастью, никто не пострадал.

Немцы часто ходили к нам в селение заряжать аккумуляторные установки для телефона. Мы видели, что у солдат много еды: конфеты, мёд, колбаса. И потихоньку крали съестное. Машина с прицепом, гружённым продовольствием, стояла во дворе. Никого вокруг не было. И мы решились потихоньку слить бензин из бака. Через неделю фашисты собрались уезжать, попытались завести машину и не смогли. Бензина не было! Мы тайком смеялись и ликовали, что хоть как-то отомстили немцам за их высокомерие и жестокость.

А потом к нам пришёл фронт. Выстрелы становились всё ближе и ближе, и жители деревни попрятались. Наша семья тоже. Взяли с собой немного еды – в основном картошку, из которой делали оладьи. А потом продукты иссякли. Решили пойти к тётке в селение Войчице. Но как только высунулись, нас накрыл огонь, пришлось вернуться.

На следующий день мы оказались в самом центре атаки. Катюши стреляли непрерывно в течение двух часов. Это был самый страшный день войны.

Через два дня мы вновь попытались пройти к тётке через минные поля. Видели сотни убитых солдат, некоторые лежали без ног, обгоревшие, в крови. Многие были босые, потому что обувь переходила от мёртвых к живым.

Мемориал советским воинам на площади Освободителей в Кошице

В этот раз нам повезло. К тётке дошли и оставались там до конца боевых действий. Как только война закончилась, мы вернулись домой. От деревни осталось только три дома. После войны мы ходили в лес собирать листовки для растопки печей. Это было опасно: в земле осталось много мин. Погибали и сапёры, и гражданское население, немцы ведь специально укладывали мины одна на другую. И когда сапёр, разминировав, поднимал верхнюю, срабатывала нижняя. Страшное было время.

Очень жаль, что молодые люди сегодня ничего не знают о войне.

Очень любили белый хлеб с маслом и мёдом. Мама старалась угодить немцам, потому что боялась потерять дом. Ходили слухи, что при отступлении немцы жгут деревни. Она просила пощадить нас. Немцы заверяли, что наш дом не сожгут. Но дом всё-таки спалили, правда, разрешили вынести вещи и съестное. Это была их плата за наше хлебосольство.

Жить было нелегко. Пришлось вырыть землянку, вход в которую завесили обычным домашним половиком. И поэтому слышно было, что творилось на улице. Беспорядочная стрельба всё ближе и ближе. Отец отодвинул половик и увидел пожилого совет-

Помню хорошо, как стоны раненых русских солдат разрывали сердце. Тогда я понял, что такое ужас войны

Пан Якубец:

– Во время войны я был маленьким мальчиком и жил в Восточной Словакии со своими родителями. Тогда почти вся Словакия была окружена кольцом фронта. Наше селение располагалось на стратегической высоте: предгорье перед Сланскими горами с выходом прямо на Кошице. Линия фронта шла от Дуклы до польской границы на север, а на юг – до самой границы Венгрии. Немецкие войска более трёх месяцев строили укрепления, закладывали минные поля. На эти работы брали и нашу молодёжь. Помню, немцы несколько раз приходили к нам в дом. Однажды принесли крупу и сахар, чтобы мама приготовила им еду. Часто просили ее сварить кофе с моло-

ского солдата с пулемётом. Мы предложили ему колбасы. Солдат понял, что в землянке не немцы, а простая семья. И ушёл. Самому младшему из нас было всего два года.

В страхе прожили целую неделю. Через наши головы вели артиллерийскую дуэль воюющие стороны. Почва вздыбилась, воронка на воронке. Но нам повезло: ни один снаряд не попал в нашу землянку. Что ещё помню хорошо, так это то, что стоны раненых разрывали сердце. Тогда я понял, что такое ужас войны. Раньше деревенские мальчишки бегали друг за другом с палками, играя в войну. Но оказалось, война далеко не игра. И всем об этом надо помнить.

Татьяна Улитина  
Фото автора

## Инициатива

## Цветы по поручению

У родственников ветеранов появились помощники

«Служба памяти» рассматривает возможность проведения ежегодной благотворительной акции по уходу за местами захоронений ветеранов-железнодорожников.

Военно-мемориальная компания (ВМК), известная теперь под маркой «Служба памяти», сотрудничает с РЖД в рамках коллективного договора уже несколько лет. В документе прописана помощь в проведении ритуала погребения умерших железнодорожников и неработающих пенсионеров: РЖД выделяют деньги, а организационные хлопоты берёт на себя «Служба памяти».

В этом году партнёры решили присоединиться к мероприятиям РЖД, посвящённым чествованию ветеранов и памяти погибших героев, и провести бесплатную уборку захоронений железнодорожников. Тем более что весной служба запустила новую услугу – уход за могилами, – которую с благодарностью восприняли люди, живущие далеко от мест, где похоронены их близкие. По их поручению «Служба памяти» обслуживает территории захоронения, проводит традиционные ритуалы, например, возложение цветов.

– С предложением о проведении акции мы обратились



Ухоженное место захоронения говорит об уважении потомков

в советы ветеранов РЖД, где нам предоставили списки людей, которые могут нуждаться в нашей помощи. К сожалению, география наших действий пока не очень обширна – услуга по уборке могил существует в пилотном варианте и предоставляется только в крупных городах. В результате нами было облагорожено 15 могил в Москве и восемь – в Ростове-на-Дону, – пояснил руководитель проекта корпоративных программ ВМК Павел Печников.

Количество убранных мест захоронений могло быть и больше, если бы у советов ветеранов РЖД был перечень захоронений, которым не помешал бы профессиональный догляд. Ожидается, что к следующему 9 Мая такие спи-

ски появятся. Поэтому в ВМК и говорят о том, что единовременная акция наверняка перерастёт в добрую традицию.

– Мы приветствуем такую инициативу, – сказал заместитель председателя Центрального совета ветеранов железнодорожного транспорта Аким Поликарпов. – Помощь по уходу за могилами необходима прежде всего тем людям, кто физически – в силу возраста или дальности проживания – не может навещать почивших родственников. Страна у нас большая, и таких людей много, а потому мы бы очень хотели, чтобы «Служба памяти» работала с РЖД как можно дольше, ведь цели её очень человеческие.

Светлана Коваль

## Акция

## Огонь патриотов

По всей стране зажигаются свечи

В память о погибших в годы Великой Отечественной в ночь на 22 июня по всей стране прошла акция «Свеча Памяти».

Первая свеча была зажжена в Елоховском Богоявленском соборе Москвы во время панихиды по погибшим в самой кровопролитной войне. После этого её доставили на Поклонную гору, где все желающие могли зажечь свою свечу памяти от общего огня. Эстафета была передана по всей России и в ближайшее зарубежье – на Украину и в Белоруссию.

Несмотря на общую концепцию акции, в каждом городе она имеет свои особенности. Например, во Владимире вчера в 22.00 у мемориала на площади Победы участники акции сложили слово «Помним» из горящих свечей.

В Геленджике горожане собрались 21 июня в 22.45 на центральной площади курорта, прошли с зажжёнными свечами к памятнику воину-освободителю и оставили их у Вечного огня. А сегодня мероприятие продолжится митингом, в котором примут участие представители общественных организаций, духовенства, ветераны Великой Отечественной войны, молодёжь.

Сегодня в 9 утра свеча высотой полтора метра и диаметром 35 см была зажжена на мемориальном комплексе Воскресенского кладбища в Саратове. Такая же будет гореть и в 21.00 во время митинга на Соколовой горе, в котором примут участие более 1000 выпускников школ этого года.

В стране прижилась ещё одна традиция: наступающий день 22 июня уже несколько лет россияне встречают зажжёнными све-



чами в окнах домов – в память о тех, кто не вернулся с войны. Поддержать эту акцию может каждый – для этого даже не нужно выходить из дома.

– В нашем городе уже вечером 21-го числа во многих домах зажигаются свечи, – рассказывает ветеран войны из Смоленска Серафима Новикова. – Конечно, мы, ветераны, считаем, что излишне пристальное внимание в особые дни и полное забвение в остальное время – не лучший способ сохранения памяти, но если молодёжь находит время и силы на ночной митинг у Вечного огня, зажигает свечи на площадях или на своих окнах, раз эти свечи горят, то горит и наша надежда на то, что эти страшные годы, выпавшие на нашу молодость, не будут забыты.

Ирина Заверняева

Если бы её не было

Никто не погиб



Исполняется 70 лет с начала Великой Отечественной войны. Эта скорбная дата всегда будет напоминать нам о тех невероятных страданиях, которые пережил наш народ, и о начале трудного и героического пути к Победе. «Если б не было войны...» – несбывшееся чаяние военного поколения. Мы попросили молодых и совсем юных железнодорожников предстать, что было бы, если бы этой войны действительно не было.

Анна Земскова, ученица 9-го класса учебного центра при Кемеровской Детской железной дороге:

– Если бы войны не было, города и сёла во всей Европе строились бы быстрее. А промышленность сейчас бы вышла на совершенно новые высоты. И границ наверняка бы уже не существовало между государствами. Но самое главное, людей на Земле было бы гораздо больше. Они бы женились, выходили замуж, рожали детей. Жизни было бы больше на Земле, если бы не было войны, цветов больше!

Егор Петров, воспитанник Уфимской Детской железной дороги:

– Мой прадед прошёл всю войну, вернулся живым, но умер рано – в 50-е годы. Мне о нём бабушка рассказывала. Если бы не было войны, наверное, прадедущка пожил бы дольше, и наша семья была бы больше. Ещё страна была бы богаче, люди жили бы лучше. И железные дороги развивались бы быстрее, потому что не пришлось бы сначала их восстанавливать – просто строили бы новые пути, расширяли сеть, придумывали новые устройства.

Станислав Леонтьев, студент 3-го курса ОмГУПСА:

– У нас была бы большая, даже, наверное, очень большая семья: прадед не пропал бы без вести и, кроме моей бабушки, были бы ещё бабушки или дедушки – человек пять, в деревенской семье не бывает одного ребёнка. У этих стариков были бы дети, а дети их детей были бы сейчас моими ровесниками. Огромный семейный клан был бы, все бы знали и дружили. И сейчас, когда собираемся у бабушки на праздники не столько раз в год, стены ходунго ходят, а представьте, какая бы была огромная весёлая компания!

Анна Лакомцева, студентка 5-го курса СамГУПСА:

– Честно говоря, я думаю иногда об этом в памятные дни или военные праздники, когда вокруг все вспоминают о том, какой ценой досталась нашей стране победа. Если бы не было войны, непостижимое количество здоровых, сильных, умных молодых людей, в первую очередь мужчин, смогло бы просто и стабильно, без подвигов и героизма, жить и работать на благо своей семьи, страны, и это, наверное, было бы более значимо и весомо, чем все военные доблести. Быть может, всё развивалось бы медленнее, чем в послевоенные годы, не было бы «холодной войны», наверное, но люди были бы счастливыми и живыми. Наверное, Советский Союз распался бы раньше, но это случилось бы менее болезненно, и, быть может, мы лучше бы понимали друг друга с нашими соседями.

Александра Макас, инженер отделения «Автотормозные системы» ВНИИЖТА:

– Нет другой страны, которая принесла такие жертвы ради победы над фашизмом. Хотя моя семья не понесла серьёзных потерь на фронтах войны, Великую Отечественную я воспринимаю как личную трагедию. Война стала непостижимой катастрофой, понять или принять которую нам, нашему поколению, всегда будет непросто. Очень трудно представить, как живут люди во время войны, и получается, что для нас её вроде как и не было, поэтому тем более важно помнить о ней, о тех потерях, которые мы понесли, о тех уроках, которые мы должны вынести из тех событий, которые случились 70 лет назад.

Дмитрий Меркулов, председатель комитета молодёжи ОЖД:

– Расстановка сил на карте мира была бы совершенно другой: нынешние сверхдержавы, которые смогли в некотором смысле «подняться» на войне, не получили бы такой колоссальной форы в социальном и экономическом развитии, не заняли бы тех позиций, на которых они сейчас находятся. Наша страна 15 лет после войны только восстанавливала порушенное хозяйство. Какое уж тут развитие! А в плане человеческих потерь мы до сих пор чувствуем это эхо войны.



ПРОЕКТ

Экономная агитация

Минэкономразвития выделит 0,5 млрд руб. на пропаганду энергосбережения

В ближайшее время в нашей стране начнётся кампания по формированию бережливого отношения россиян к расходу ресурсов.

Чтобы научить страну экономить энергию, воду и тепло, чиновники хотят использовать телевидение, радио и социальные сети. Минэкономразвития начало подбор организаций, готовых провести федеральную рекламную акцию по приучению граждан к бережливости. Фирмы, желающие участвовать в тендере, должны направить в ведомство свои предложения по стоимости и срокам проведения работ. Победители конкурса должны будут придумать бренд, стиль и фирменные цвета кампании, а также провести её на телевидении, радио и в печатной прессе.

На телевидении тема энергосбережения должна звучать не менее 45 минут за весь период проведения акции, на радио –



Граждан обучат основам бережного расходования электроэнергии

138 минут. Газеты должны будут провести различные конкурсы по данной тематике среди своих читателей. Для журналистов организуют семинары и пресс-туры, посвящённые экономии электроэнергии. Предполагается, что первый период агитации продлится до конца 2011 года, а вся кампания завершится в 2015 году.

Она охватит и интернет-пространство. Например, на YouTube разместят серию роликов о сбережении электричества, в социальных сетях создадут сообщества в сфере бережливости. К наиболее интересным площадкам авторы техзадания конкурса относят LiveJournal, ВКонтакте и Facebook. В блогах за период просвещения населения должно появиться не менее 300 сообщений о необходимости экономичного расхода энергии. Таким образом разработчики проекта рассчитывают привлечь молодёжь. Будет создан общественный портал «Энергоэффективная Россия». Он заработает как справочная новостная система, инструмент пропаганды бережливости, расскажет о накопленном мировом опыте в этой сфере, объяснит смысл экономии для детей, бюджетных организаций, ЖКХ и т. д.

Наряду с использованием прессы и Интернета ведомство хочет открыть «горячую линию» по вопросам экономии воды, тепла и электричества. Целью проведения кампании является рост информированности потребителей в сфере энергоэффективности и формирование бережливой модели поведения.

Оценивать результаты работы по просвещению населения будут с помощью социологических исследований и изменения показателей энергопотребления в каждом регионе страны.

Андрей Владимиров

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

8,5 трлн

руб. планируют инвестировать в своё развитие в ближайшие годы российские энергетические и нефтегазодобывающие компании. Как сообщил министр энергетики Сергей Шматко, из них более 3,2 трлн руб. потратят на приобретение современного оборудования. ТЭК станет одним из главных заказчиков продукции отечественной промышленности, создав спрос на новые разработки. Тем самым удастся решить проблему износа оборудования в энергетике. Ведь более 60% ТЭЦ служат дольше 30 лет, а свыше 20% ГЭС вошли в строй более полувека назад. Кроме того, до 2020 года необходимо на 40% снизить энергоёмкость российской экономики.

Андрей Стрельцов

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 № ФЧ77-19219.

Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Роспотребнадзор. Индекс 500119 http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info E-mail: gudok@css-rzd.ru

Главный редактор: Александр Ретюгин

Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересалкин, Валерий Погорель (ответственный секретарь)

Выпускающие редакторы: Павел Белов, Анна Зограф

Редакторы отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный), Александр Рубцов (эксплуатационная работа транспорта), Андрей Стрельцов (наука), Юрий Сушинов (информация), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазахметова (социальной политики и писем), Алексей Чечалов (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Крайнов (макет)

Советник главного редактора: Валентин Запелов / Научный редактор: Анатолий Хадорковский

Номер вела Анна Зограф.

ВЕЛИКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ

Зелёная молния

Так современники называли паровоз Бронислава Малаховского

От Петербурга до Москвы за 7 часов 59 минут... Нет, конечно, «Сапсан» идёт вдвое быстрее. Но ведь это было почти век назад, в 1913 году.

Без минуты восемь часов – результат опытного рейса поезда из девяти вагонов по инициативе Николая Щукина, знаменитого конструктора паровозов, председателя комиссии подвижного состава МПС. Он прошёл 6 декабря 1913 года. Ярко-зелёный паровоз необычной формы легко преодолел то, что сейчас называют психологическим барьером, – 100 км/ч. И достиг 125!

Создатель его Бронислав Малаховский родился в 1867 году в окрестностях Витебска. Его отец, управляющий имением, был небогат, однако дал сыну столичное образование. Сначала в реальном училище, потом в технологическом институте, где, впрочем, Малаховский учился на средства благотворителей как человек бедный, но талантливый.

В 1901 году уже опытным инженером он приехал на Сормовский завод – сразу в качестве начальника паровозного технического бюро.

Этот машиностроительный завод – один из старейших в центре России – существовал с 1849 года в семи верстах от Нижнего Новгорода, недалеко от огромной ярмарки. Построили его для производства пароходов. Однако бурное развитие железных дорог вскоре подтолкнуло завод к производству пролётных мостовых конструкций, рельсов, осей, поворотных кругов для депо и вагонов. С началом сооружения Транссиба на заводе решили строить паровозы, рассудив, что на них будет спрос. В 1898 году начали с грузового паровоза Ол.

Конкуренция в паровозостроении была большой. Успешно работали Путиловский, Брянский, Коломенский, Луганский и Харьковский заводы. И Сормово решило взять новым подходом к делу. Оно оснастило производством новейшим оборудованием, в том числе пневмо- и электротехникой. Запустили серии локомотивов – Ов, Ав, Ни, Ну.

Однако качество всех паровозов – и сормовских, и других – не радовало. Рос средний вес поезда, требовалось увеличить его техническую скорость, которая у пассажирских не превышала на лучших магистралях



Локомотив Бронислава Малаховского был не только быстрым, но и мощным

70 км/ч. Но достигавшие её паровозы Д, П и А типа не обладали нужной силой тяги и могли вести буквально пару вагонов. Более мощные справлялись с десятью, но ползли вдвое медленнее.

В 1907 году конструкторское бюро Малаховского взялось за создание принципиально нового локомотива – и мощного, и быстроходного.

Нас уже приучили к тому, что требуются революционные идеи, прорывные технологии. Но Малаховский добился результата, всего-навсего разобравшись, чем богато мировое паровозостроение. Не всегда надо велосипед изобретать.

Конструкторское бюро пошло от имеющихся моделей. Начали с американских «Пасифик» с колёсной формулой 2-3-1 и «Прерия» – 1-3-1. Из них предпочтительным оказался второй паровоз: он был короче и умещался на поворотных кругах российских паровозных депо. Надо было найти для него самое удачное по мощности и скоростным характеристикам сочетание с типом паровой машины, использовать лучшие достижения в подборе других устройств.

Комиссия подвижного состава МПС рассмотрела проекты сормовских паровозов в мае 1909 года. Отобранный проект типа 1-3-1 в самом деле сочетал все новейшие достижения паровозостроения. Котёл с пароперегревателем Ноткина, с широкой толпой типа Бельпера, с развитым паровым пространством и площадью колосниковой решётки 3,8 кв. м – в 1,7 раз больше, чем у паровозов А и Н. Чтобы избежать коньского расположения топки, ввели поддерживающую колёсную пару в общей раме. Использовали двухклапанный регулятор и буksы Цара, полуторную переднюю тележку типа Крауса-Цара. Локомотив получил большие объёмы впускных камер цилиндров с ромбическими впускными окнами. Это сократило расход пара на большой скорости. Мощная локомотива достигла 1000 л.с. И конструкторы обещали: он будет быстрее всех других паровозов, удобнее в эксплуатации и обслуживании, проще в управлении. Поразил дизайн – стремительные, удлинённые и вместе с тем пропорциональные формы, напоминавшие о скорости. В историю он вошёл как С – сокращение от Сормова.

ФЕСТИВАЛЬ

Бессонные ночи Перми

Столица Приуралья становится культурной

В городе на Каме проходит международный фестиваль «Белые ночи в Перми». Недаром Пермь претендует на звание «культурной столицы Европы». Этот статус региональные власти надеются получить к 2020 году.

Фестиваль как раз и должен стать одним из шагов на пути к этой цели. На целый месяц город отдан художникам, музыкантам, артистам.

В рамках «Белых ночей» – театральные постановки, концерты, в том числе органной и этнической музыки, выставки скульптур, фестиваль актёрской песни «Соломенная шляпка», фестивали спорта и уличной моды, программа авторского кино.

Состоит фестиваль из нескольких тематических блоков: «Пермь как декорация», «Живая Пермь», «Культурный альянс» и «Фейерверк событий».

Центром праздника является самая большая городская площадь. Здесь в шатре «Шанито» выступают французская клоунеса и бельгийский цирк. Одновременно мероприятия проходят на городских улицах – перед гостиницей «Урал», например, обосновалась инсталляция «Мифы «Прикамья»». А в филармонии прошёл конкурс иллюзионистов из 27 стран мира. Он заслуженно назывался «Лучшие маги мира».

Ещё одним зрелищным событием станет «возвращение»

в Пермь знаменитых людей, когда-то живших в городе на Каме или прибывавших сюда по делам. Это Василий Татищев, Строгановы, Сергей Дягилев, Антон Чехов, изобретатель радио Александр Попов, Владимир Маяковский. В исполнении пермских актёров они приплывут в город по Каме, высадятся на набережной около бывшего Речного вокзала и пойдут гулять по знакомому когда-то его героям городу.

Пермские театры специально продлевают свои сезоны, чтобы не лишать туристов возможности ознакомиться с их репертуаром. До поздней ночи и без выходных работают все музеи города. Например, в Пермской художественной галерее раз-

вёрнута обширная выставка театрального художника и сценографа Бориса Мессерера, посвящённая его жене Белле Ахмадулиной.

Гостям «Белых ночей» можно также посмотреть достопримечательности вне Перми, – рассказала «Гудку» Инга Дриневская, генеральный директор одной из местных туристических фирм. – Например, съездить на Камское море, побывать на водопаде Плакун, побывать в Кунгурской пещере и музее политических репрессий «Пермь-36».

Областные власти прогнозируют, что на «Белых ночах» побывает более 16 тысяч туристов из других городов и регионов.

Людмила Петрова

Акция

Главное – фантазия

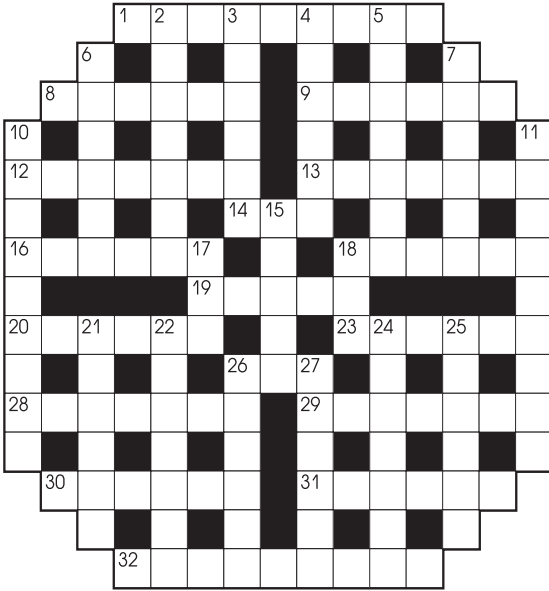
Как признаться в любви с помощью иглы и лобзика

Красноярский театр оперы и балета к премьере балета «Уж замуж невтерпёж, или Тщетная предосторожность» объявил конкурс на лучшую любовную записку.

Чтобы принять участие в конкурсе, нужно приобрести билет на премьеру, а затем оформить послание с признанием.

Организаторы конкурса сообщили, что записка может быть какой угодно – написанной на бумаге, вышитой крестиком или выпиленной лобзиком, главное, чтобы авторы проявили фантазию в самом послании. Готовую записку необходимо будет принести в театр и вместе с билетом и своими контактными данными опустить в специальный ящик в фойе. Победитель получит сертификат на покупку ювелирных украшений и 10 тыс. руб. К слову, театральная премьера вызвала в городе настоящий ажиотаж: несколько дней назад около местного ЗАГСа состоялся флешмоб под общим названием «Уж замуж невтерпёж».

Константин Филатов



Ответы на кроссворд за 21 июня

по ГОРИЗОНТАЛИ: 7. Севрюга. 8. Антоним. 9. Дантист. 11. Презент. 14. Столетник. 15. Пакт. 16. Анод. 17. Колбаса. 18. Алло. 21. Шарж. 23. Бриллиант. 24. Самовар. 26. Встреча. 27. Экскурс. 28. Литавра.

по ВЕРТИКАЛИ: 1. Вешалка. 2. Протест. 3. Ласт. 4. Залп. 5. Поездка. 6. Пианино. 10. Смородина. 12. Ренессанс. 13. Дембель. 19. Лопатка. 20. Обводка. 21. Штурман. 22. Росчерк. 25. Русь. 26. Волк.

Телефоны отделов редакции: эксплуатация 624-69-35 | наука 624-63-14 | бизнес (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 | иллюстрации 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.

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. Рукописи не рецензируются и не возвращаются | При перепечатке ссылка на «Гудок» обязательна. Набрано и сверстано в РИЦ (газеты «Гудок»

Выход в свет: 22 июня 2011 года Номер: 105 (24825) | Тираж: 152695 экз. Время подписания по графику: 19.15 Подписано в печать: 19.40 Цена подписки: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Издатель: ОАО «Газета «Гудок» | Генеральный директор: Борис Калитин Заместитель генерального директора: Сергей Шатовский Отдел распространения: (499) 262-89-69, (495) 624-52-37 (факс) Редакция: Наталья Гаврилова. Тел.: (495) 624-62-71, 641-05-66, факс: (495) 624-78-53. Webmaster@gudok.ru Материалы с рубрикой, набранной таким шрифтом, – на правах рекламы. Адрес издательства: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Отпечатано: ЗАО «Полиграфический комплекс «Секста М» | 143400 Московская обл., Красногорский район, п/о Красногорск/5, а/м «Батве», 23 км [Заказ № 11-06-00372] Печатается в Москве, Астрахани, Барнауле, Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Казани, Калининграде, Космове, Красноярске, Махачкале, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Оренбурге, Ростове на Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Солнечногорске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.