

3. | ДЕЛОВАЯ СРЕДА

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

22 июня 2011 года [www.GUDOK.RU](http://www.gudok.ru)
среда [www.GUDOK.INFO](http://www.gudok.info)
№ 105 (24825) E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

5. | ГРУЗОВАЯ БАЗА

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

7. | Память

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

8. | История

Паровоз Бронислава Малаховского современники называли «Зелёной молнией»

ГУДОК



Ежедневная
транспортная
газета

Выходит
с 23 декабря
1917 года

Тираж
152695
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 неохраняемом 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». «Недешевое? – 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 кабин 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 останавливается 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 происшествиями 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 запрашивающему 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.



ФОТО: СЕРГЕЙ ГРДИН

Дмитрий Лосев,
начальник
департамента
вагонного
хозяйства
ОАО «РЖД»

Сегодня на Октябрьской железной дороге начинает работу сеть школа, которую проводит департамент вагонного хозяйства.

– Дмитрий Николаевич, какие вопросы будут рассматриваться на мероприятии?

– Главной темой станет организация работы в условиях приватного парка.

Кроме того, в программе мероприятия – обсуждение вопросов взаимодействия с клиентами по производству технического отцепочного ремонта. Необходимо повысить ответственность эксплуатационных вагонных депо за своевременный и качественный выпуск подвижного состава в условиях приватного парка.

Также в рамках сетеевой 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 про-

цессов 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 недискриминационного доступа к техобслуживанию подвижного состава в эксплуатации.

БЕСЕДОВАЛА
АЛЬБИНА БУЛАТОВА

Законный сбор

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



ФОТО: ПАВЕЛ ПОЛУХИН

ПРЕЦЕДЕНТ

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

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

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 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 ЦПК 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 вывела фактов, которые бы свидетельствовали о нарушении закона «О защите конкуренции».

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ
СВЕТЛАНА КАЗАНЦЕВА

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Сайт для победителей

Минкомсвязь запустило сайт «Российские победы и победители», 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

ИНФРАСТРУКТУРА

Опасный недострой

Незаконченный объект передают ОАО «РЖД»



ФОТО: ДМИТРИЙ КУДРЯВЦЕВ

Нижнекамский узел кому-то придётся развязывать инвестиции

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 Росимущество 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 дописсии.

Однако в инвестиционной программе РЖД средств на достройку не предусмотрено, и где их взять, остается 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 бюджет.

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ

2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

22 июня 2011 года

среда

№ 105 (24825)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

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 сопредседентами 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, следящих 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 вагонорельсомазывателей, автоматизированной системы учёта топливно-энергетических ресурсов, системы регистрации и анализа работы тепловозов 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 рельсомазывателей.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Катастрофа

Последняя посадка

Виновных в авиакатастрофе определит следствие



Фото ИТАР-ТАСС

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

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 говорит 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 такую ситуацию было вполне реально.

МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ
КОНСТАНТИН ФИЛАТОВ

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 будут 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 внедрения.

Выступая на заседании, первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Морозов отметил, что вузы становятся надёжными партнёрами 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 собственно научно-техническая деятельность, но и выход университетов на рынокベンчурных инвестиций. Именно здесь начинается реальное внедрение, и предполагается, что на этом этапе его будут приводить 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 Сергеенко

Сервис

Подарки с юга

Багаж отправится от Каспийского моря к Сибирскому



Фото: Е. БИЛАНЕЦКАЯ

Первый багажный вагон ушёл из Астрахани в Иркутск.

Новый багажный вагон уже сейчас заполняют «под завязку»

Раньше грузы в адрес ВСЖД можно было отправить только через Саратов и Москву.

«Там их выгружали, надо было ждать полного 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 агентства Рашида Рыкова.

Стали возможны и другие способы доставки по обслуживанию пассажиров Светланы Ткачева.

«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. Отослали в Омск своим родным вещи и мебель. На автотранспорте такое удобство обошлось бы очень дорого», – говорит астраханка Рашида Рыкова.

Инга Быкова,
соб. корр. «Гудка»

Астрахань

Гудок 1520

ТРАНСПОРТНОЕ ОБОЗРЕНИЕ
ПРОСТРАНСТВА 1520

СТРАНЫ СНГ И БАЛТИИ

ОБЩИЙ СТАНДАРТ
ОБЩИЙ ПУТЬ
ОБЩИЕ НОВОСТИ

ОДНИМ ПУТЕМ!

ПОДПИСНОЙ ИНДЕКС: 19994
ПО ВОПРОСАМ ПОДПИСКИ:
(499) 262-89-69; PODPISKA@GUDOK.RU
WWW.GUDOK.RU/1520

РЕКЛАМА

Сотрудничество

Тепловозы для Якутии

КИРОВСКИЙ ЗАВОД МОДЕРНИЗИРУЕТ ЛОКОМОТИВЫ



Фото: ОАО «АК «Железные дороги Якутии»

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

На базе ОАО «Кировский 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.

Напомним, что договор на модернизацию тепловозов ТЭМ2 между ОАО «АК «Железные дороги Якутии» и ОАО «Кировский 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 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 поездами. Присутствующие на презентации программы модернизации тепловозного парка ОАО «АК «Железные дороги Якутии» и вклад в развитие железнодорожного комплекса Республики Саха (Якутия)».

Юлия Ряснова

ДЕЛОВАЯ СРЕДА

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 предприятию 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 электрощлагбаумом (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: Ирина Попова

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 основном 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 представлено 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» сделает 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 были произведены торжественная сбояка тоннеля на линии Сочи – Адлер, модернизируемой силами Сочинского филиала ОАО «РЖДстрой». Это ещё раз подтвердило: всё, за что берутся железнодорожники, они делают быстро и качественно.

Вице-президент ОАО «РЖД», генеральный директор ОАО «РЖДстрой» Олег Тони рассказал о том, из чего складывается технология успеха:

– 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!



Форум «Стратегическое партнёрство 1520» представил 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 Адлер – 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 управляемую компанию, 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 штольню. 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 тюбинги – монтировать высокоточную обделку (отклонение всего на 1 мм). Всё это даёт основания утверждать, что сложнейший 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 значительное облегчение монтажа верхнего строения пути и даёт большой выигрыш в эксплуатации – такой путь позволяет увеличить скорость движения поездов и нагрузку до 25 тонн на ось, что

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 железнодорожных дорогах появится и первая пасажирская платформа, изготовленная по немецкой технологии. «РЖДстрой» вместе с иностранным партнёром сумели защитить ТЭО проекта для российских железнодорожных дорог. Решено отказаться от штучного их производства и перейти к штампованию, которое более экономично.

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

Но-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 светофоры, 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 Воротников считает, что разработка и внедрение новых нормативных документов должны стать государственной политикой с отдельным финансированием. Это поможет ускорить дело.

Нужно смело внедрять новые

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.

Еще 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, говорят 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 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. Влияние ведущих мировых компаний. Нужны лишь поддержка со стороны государства и понимание, что инновации стоят немалых денег, но вложения в них, несомненно, окупятся.

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 – это 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,

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 Масляков. – 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 Измайл, 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 объединённого «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 диспетчeringом РЖД депо Кизел. Наши ремонтные мощности позволяют охватывать деповским 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

ТАТЬЯНА СЕРГЕЕВА

СДЕЛКА

Стратегический шаг

**ПОКУПАТЕЛИ «ЕНИСЕЙСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОЙ КОМПАНИИ» НЕ ОТКАЗЫВАЮТСЯ
ОТ ИНВЕСТИЦИЙ В ТРАНСПОРТНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ**

«Енисейская промышленная компания» (ЕПК), принадлежавшая предпринимателю Сергею Путячёву, была куплена совладельцами «Русской медной компании» Игорем Алтушкиным и Русланом Байсаировым. Новые собственники актива уже заявили о намерении инвестировать средства в проект магистрали 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 «ЕврАЗом», «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 информагентств, 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-



Фото: Сергей Рогачко

**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**

тересованности развивать ни угольный, ни железнодорожный проекты, не наблюдалась инвестиционная программа. В частности, под угрозой находилась сама лицензия на разработку Элегестского месторождения, поскольку она предписывала в этом году начать

ектирования заново горнодобывающего комплекса и заканчивая погашением задолженности перед проектными институтами за проект железнодорожной линии Кызыл – Курагино. «А при том, что новые инвесторы – непрофильные, им будет сложно

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 Байсаиров – всего лишь посредники и не собираются управлять ЕПК продолжительное время. «Я предполагаю, что этот актив окажется в руках либо «Северстали», либо «ЕврАЗ». 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 Виксне

ВТОРАЯ ПОПЫТКА ПРОДАТЬ ГОСПАКЕТ ОАО «СЕВЕРНОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО» (СРП) НЕ УВЕЧАЛАСЬ 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 выставлялось 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 покупатели отпустили 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 реальная и не завышена, даже, напротив, оставляла возможность для повышения в ходе аукциона.

Напомним, что на аукционе выставлялись 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.

«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 «АГАНА» Олег Туринов.

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

Галия Шакирова

Рынок

Парк впрок

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ОПЕРАТОРЫ НАРАЩИВАЮТ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Группа компаний Rail Garant взъёмт в лизинг у «Сбербанка 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 полуваагоны.

«Кроме полуваагонов, мы планируем приобрести цементовозы. Рассматриваем и возможность приобретения газовых цистерн производства ОАО «Азовмаш». Готовы также рассмотреть возможность приобретения полуваагонов 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: полуваагоны, 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 Лимин отметил, что стремление операторов обновлять подвижной состав



Фото: Павел Горячко

Спрос на полуваагоны 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

Денис Виксне

В досье

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

ORGANIZER
maxconference

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ
Гудок

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

Вопрос
дня

Ждём августа

ДОРОГАМ ПОКА ТРУДНО ПРОГНОЗИРОВАТЬ ПОГРУЗКУ ЭКСПОРТА ЗЕРНОВЫХ



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

Эльмира Шаповалова, 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 ожидаю. 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, вслеск 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 заграницы. 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.

«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 тендера 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 уверяет Алексей Федотенков, на перевозочный процесс будут влиять традиционные проблемы «неприспособленности инфраструктуры рынка, начиная от подъездных путей и элеваторов, заканчивая пробками из поездов в портах».

Столицей 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 посыпаны 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 Зловеский считает, что в их введении нет необходимости, о чём нужно объяснять 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

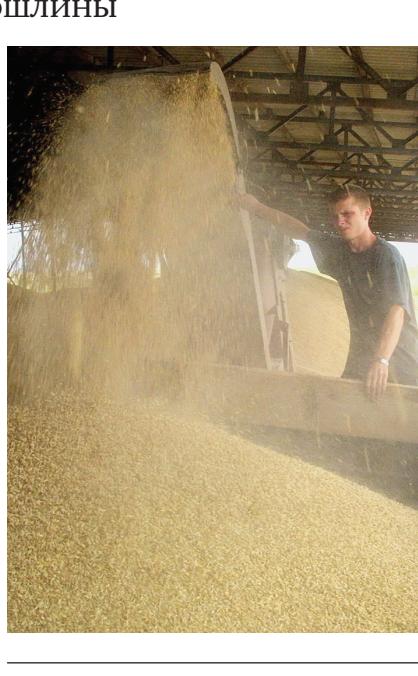
ЭМБАРГО МОГУТ ЗАМЕНИТЬ ПОШЛИНЫ

По словам заместителя руководителя Минэкономразвития России Андрея Клепача, 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 – ведь слишком жёсткая, чреватая тем, что Россия уходит с мирового рынка. Потом – компромиссный вариант, настроенный на то, чтобы при большом разрыве внутренней цены и внешней можно было удержать рост внутренних цен», – заявил господин Клепач.

При этом он уточнил, что сейчас никто не вводит 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 превысили 6,5 или 7 тыс. руб. за тонну, – напоминает эксперт департамента оценки «2К Аудит – Деловые консультации/Morison International» Ирина Воробьёва. – Потом правительство передумало, хотя и не отказалось полностью от этой идеи».



Государство боится оставить незащищенным 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 некогда. 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 беспрецедентную. 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 введен 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-



риальное центре фирменного транспортного обслуживания полагают, что льготы будут беспрецедентными.

Отраслевые эксперты скептически относятся к таким прогнозам.

«Не думаю, что такая скидка будет сохранена после 2011 года. Сохранение льготного тарифа до конца года связано с необходимостью поддерживать внутренний рынок, а также обеспечивать транспортировку по стране зерна, поскольку при больших логистических расходах в некоторых регионах может возникнуть дефицит предложения», – говорит эксперт независимого аналитического агентства «Инвесткафе» Антон Сафонов.

Галия ШАКИРОВА

ПРЕССА

Беспрограммный контейнер



ДВИЖЕНИЕ ПО РАСПИСАНИЮ:
УДЕРЖАТЬ СОСТАВ НА НИТКЕ



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

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 технологии – объективная необходимость» старший вице-президент ОАО «РЖД» Валентин Гапонович 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 посвящён материал Оксаны Перепелицы «Беспрограммный контейнер».

Пассажирская тема представлена статьей 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».

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, ЗДЕРЖИТЕ НА ДОРОГЕ НАХОЖДЕНИЯ. ПОГРУЗКУ ЭКСПОРТНЫХ И ПЕРЕГРУЗКУ ТРАНЗИТНЫХ ГРУЗОВ НАЗНАЧЕНИЕМ В ГЕРМАНИЮ ПРЕКРАТИТЬ». Война.

Резко изменился характер работы железнодорожников. 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 ежечасно. 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, сдвоенных 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 вела эшелоны на определённом участке (плече), то в военное время к составу присоединялся турный вагон для бригады, и она вела поезд до места назначения. Машинисты отправлялись за тысячи километров, месчами не возвращаясь домой.

Помимо транспортного обеспечения боевых действий, железнодорожникам необходимо было продолжать снабжение промышленности сырьём, топливом, металлом и другими важными грузами, а также пассажирскими перевозками. 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 перевозке 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 еще в мае 1941 года – были переброшены более 900 эшелонов. Но самый тяжелый период, конечно, пришелся 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 шел поток эвакуационных перевозок из западных и юго-западных районов страны – 30 тыс. поездов только за первые месяцы войны. В целом же объем 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 учетом огромной территории это имеет решающее значение для обороны. Служба к началу войны находилась в составе Генштаба на правах отдела, который уже 24 июня 1941-го был развернут 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 политического управления 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 поражение?

– Мы готовим под Москвой контрудар, позже будем готовиться к наступлению, а наступать без железнодорожных войск и восстановительных средств невозможно.

ПОБЕДИТЕЛЬ

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

ГРИГОРИЙ ГАЛЬМУК В СВОИ 89 ЛЕТ КАЖДЫЙ ДЕНЬ ВЫХОДИТ ИЗ СВОЕЙ ДВУХКОМНАТНОЙ КВАРТИРЫ НА ПЯТОМ ЭТАЖЕ. НА ПРОГУЛКУ И ПО ДЕЛАМ. ОН СПЕЦИАЛЬНО ОТКАЗЫВАЕТСЯ ОТ ПРЕДЛОЖЕНИЙ СОЦИАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ОТРЯДИТЬ К НЕМУ ПОМОЩНИКА. ВСЁ ДЕЛАЕТ САМ.

– У меня силы есть, отец до 95 лет дожил, а дед и вовсе до 103. И я от них не отстану. Так что всё сам делать буду. Да и дети с внуками вниманием не обделяют, – говорит Григорий Григорьевич.

Этот бодрый старик с обаятельной улыбкой и добрыми глазами не раз попадал под пулемётный огонь, брал «языка», бился под Прохоровкой и Кёнигсбергом, несколько раз горел в танке и был контужен.

Я сижу рядом с ним и рассматриваю газетные вырезки. Там рассказывается о машинисте Иланского паровозного депо Восточно-Сибирской дороги Гальмуке.

– Иланская – это же Красноярская дорога, как так вышло, что вы на ВСЖД попали?

– Тогда Красноярскую влили в ВСЖД, потому и получилось так. Потом снова разъединили, а я в 1964 году отправился на ЮВЖД. Тут как раз электрификация шла, нужны были специалисты, а я у себя на Транссибе паровозы и тепловозы уже прошел и успешно освоил тепловоз ВЛ60.

Начав ещё в 1947 году работу кочегаром на паровозе в Иланской, Григорий Гальмук добрался до машиниста-инструктора в депо Отрожка.

Пока я смотрел вырезки из полувековой давности газет, Григорий Григорьевич склонился к своим парадным костюмом.

Среди железнодорожных наград и медалей за победу в соцсоревнованиях невозможно не заметить орден Отечественной войны I степени, Орден Красной Звезды, медаль «За отвагу».

Правда, не за наградами отправлялись Григорий и два его товарища на войну. Родину защищать. Тайком от родных написали заявления об отправке на фронт через пару месяцев после 22 июня. Уже на

следующий день повестка.

«Отважному» он получил, будучи разведчиком – приволок ценного «языка». Однако после пулемётного обстрела и ранения возврата в разведку не случилось.

– Я после госпиталя вышел. Ждал отправки на фронт на вокзале, там-то мне и подошёл капитан, танкист. У них нехватка людей была, вот он и предложил мне к нему податься. Я как пехотинец, да еще после ранения, рассудил, что в танке-то ни пули, ни осколки не берут. И согласился. Мне было невдомёк, что танк – это железный гроб.

Но гробом танк так и не стал. Даже в самом первом сражении Гальмук, а это была самая страшная битва войны – под Прохоровкой.

– Только выгрузили машины, а нам уже в бой. Командиры говорят, что против нас «тигры» и «пантеры». А мы же молодые, непобедимые, рвались в бой, наши «тридцать-



Самые главные среди наград Григория Гальмуга – 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 сбивает холода муршками 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 прости удачливому экипажу той победы. После жестокой мясорубки Курской дуги, буквально на следующие сутки Гальмук с товарищами попал в засаду.

– Подожгли наш танк, из кустов пальнили скобку. Мы горим, тут уж надо выскакивать, если не ранен. Полезешь из люка, спасаясь от пламени и готового рвануть боекомплекта, 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. Порромал малош только.

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

Четырежды Гальмугу 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 запрудили узенький дорогу своими телегами.

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 цели остались, на ногах, жить надо было, – говорит со своей светлой улыбкой Григорий Григорьевич.

СЕРГЕЙ МИХАЕЛЯВ, соб. корр. «Гудка» Воронеж

ОЧЕВИДЕЦ

Так всё начиналось

МАЛЬЧИШКИ ОБРАДОВАЛИСЬ ВОЙНЕ, НО УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕСКОЛЬКО НЕДЕЛЕЙ ОТ ИХ ОЖИДАНИЙ СКОРОЙ ПОБЕДЫ НЕ ОСТАЛОСЬ И СЛЕДА

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

Хорошо помню, что 22 июня 1941 года (это было как раз воскресенье) в пионерском лагере под Новосибирском, где мы отдыхали со старшим братом Юрием, намечалась родительский день. Папы и мамы, соскучившиеся по своим чадам, обязательно приедут на пустыми руками, привезут сладостей. Мы же радуемся их художественной самодеятельностью, спортивными играми. Будет по-праздничному весело.

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



зал коротко: «Так надо! Мама велела!»

Очнувшись дома, тоже не сразу уразумели, что к чему. Мама ходит с заплаканными глазами, особенно ласково относится к нам с Юрием, 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. Хотелось 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 мальчишеского 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 не продолжительной, некровопролитной и обязательно на чужой территории.

Не прошло, наверное, и недели, а мы уже выучили наизусть и вовсю горланили песню:

«Н吉利 фашистской нечести
Загоним пулью в лоб.
Отправлю человечество
Скотопитом крепких гроб».

Увы! События первых недель и месяцев войны напрочь опрокинули наши мечты. Мы очень быстро позрели 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 ждя этого дня пришло 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:

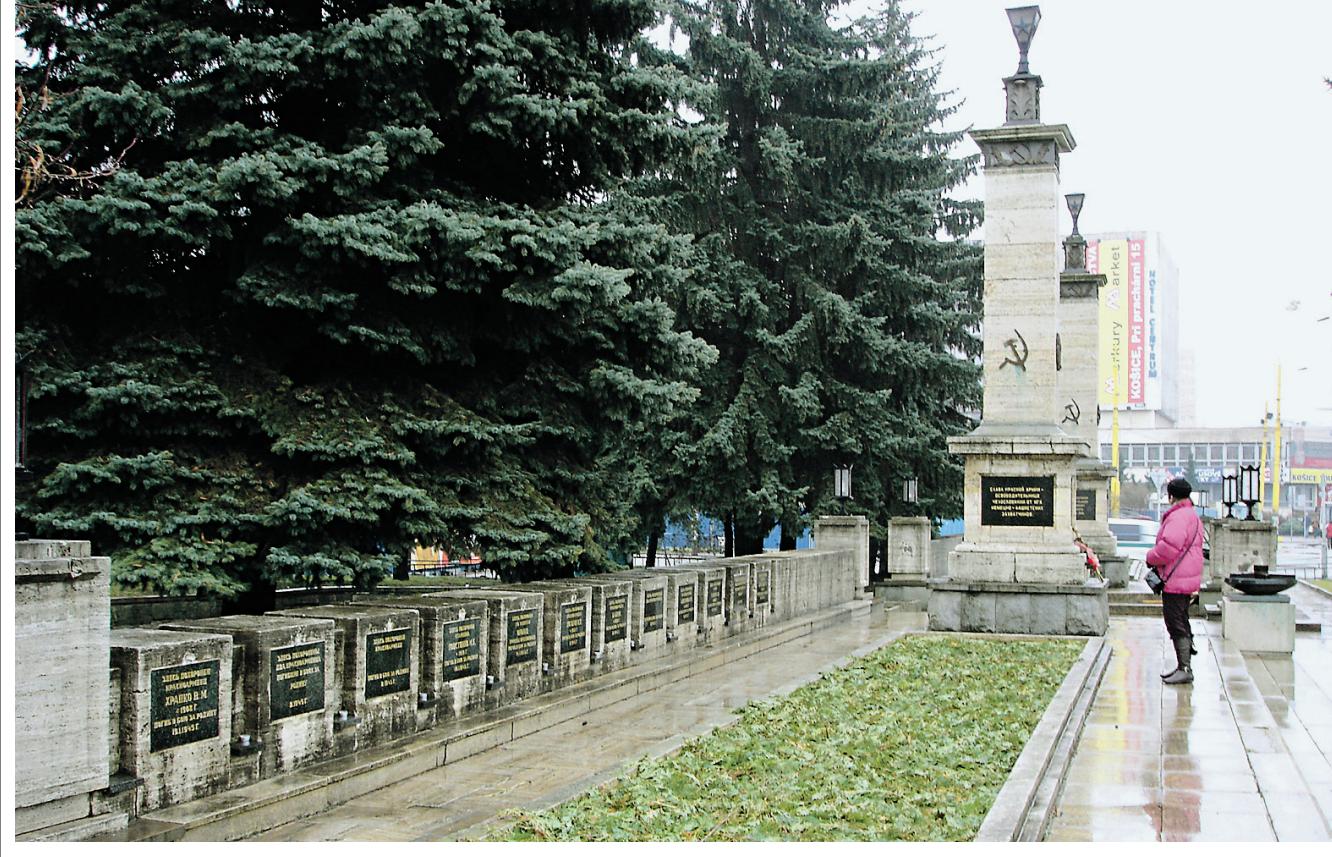
– Я родился в Даргове, где мы и жили вместе с родителями до войны. Когда город был под немцами, нам приходилось копать для них окопы. Позиции воюющих сторон были близки, и я видел полевые госпитали русских, кухни и большое количество солдат.

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 подъездные пути к перевалу, и один русский. Картина предсталла перед глазами страшная. Вокруг Даргова убитых русских было 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 передели: не у всех хватило моральных сил для такой работы. Переходит до сих пор стоит перед глазами.

ПАН ОНДРЕЙ:

– Когда война подошла к нашему селению, мне было десять лет. Мужчин из нашего села немцы заставили рвать окопы. Строили и землянки. А мы, дети, ходили втайне смотреть на немцев. Однажды немец поймал нас за этим занятием. Хотели убежать, 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-



МЕМОРИАЛ СОВЕТСКИМ ВОИНАМ НА ПЛОЩАДИ ОСВОБОДИТЕЛЕЙ В КОШИЦЕ

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 ве малчишки, не теряя времени, пустились к своим домам. Он стрелял нам вслед. К счастью, никто не пострадал.

Немцы часто ходили к нам в селение заражать аккумуляторные установки для телефона. Мы видели, что у солдат много еды: конфеты, мёд, колбаса. И потихоньку крали съестное. Машина с прицепом, гружёным проводольствием, 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 тёте 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 тёте через минные поля. Видели сотни убитых солдат, некоторые лежали без ног, обгоревшие, в крови. Многие были болевые, потому что обувь переходила от мёртвых к живым.

В этот раз нам повезло. К тёте 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 никня. Страшное было время.

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

ком. 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 некогда. 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 ото- двинул половик и увидел пожилого совет-

Помню хорошо, как стены 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 пулёмётом. 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 дузль воюющие стороны. Почва вздыхалась, воронка на воронке. Но нам повезло: ни один снаряд не попал в нашу землянку. Что ещё помню хорошо, так это то, что стены 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 мероприятию РЖД, посвящённому 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 места, где похоронены их близкие. По их поручению «Служба памяти» обустраивает территории захоронений, проводит традиционные ритуалы, например, возложение цветов.

– С предложением о проведении акции мы обратились



УХОДОВОЕ МЕСТО ЗАХОРОНЕНИЯ ГОВОРЯТ 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 Печникова.

Количество убранных мест захоронений могло быть и больше, если бы советов ветеранов РЖД были перечислены 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, поэтому мы бы очень хотели, чтобы «Служба памяти» работала с РЖД, как можно больше, ведь цели её очень человеческие.

Светлана Коваль

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, поэтому мы бы очень хотели, чтобы «Служба памяти» работала с РЖД, как можно больше, 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 ближнее 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 города, 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 свечи высотой полтора метра и диаметром 35 см были зажжены 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 находится вправе и смысла, зажигать свечи на площадях Вечного огня, зажигать свечи на окнах, раз эти свечи горят, то горят 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 бы не было войны...» – несбычившееся чаяние военного поколения. Мы попросили молодых совсем юных железнодорожников представить, что было бы, если бы этой войны действительно не было.

Анна Земская, ученица 9-го класса учебного центра при Кемеровской Детской железнодорожной 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 границы на веряня 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 железнодорожной 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, прадедушка пожил бы дольше, и наша семья была бы больше. Ещё страна была бы богаче, люди жили бы лучше. И железнодорожные дороги развивались бы быстрее, потому что не пришлось бы сначала их восстанавливать – просто строили 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, бы были еще бабушки или дедушки – человек пять, в деревенской семье не бывает одного ребёнка. У этих стариков были дети, а дети их детей были бы сейчас моими родственниками. Огромный семейный клан был бы, все бы знались и дружили. И сейчас, когда собираемся у бабушки на праздники не сколько раз в год, стены ходуном ходят, а представляете, 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 стablyно, без подвигов и геройства, жить и работать на благо своей семь

8. | КАЛЕЙДОСКОП

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

ПРОЕКТ

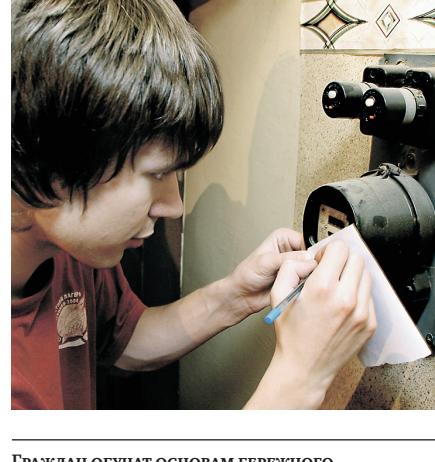
Экономная агитация

Минэкономразвития выделит 0,5 млрд руб. на пропаганду бережливого отношения россиян к расходу ресурсов.

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 привлечению 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 бережном электропотреблении, в социальных сетях создадут сообщество в сфере бережливости. К наиболее интересным площадкам авторы тезисов 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

Главный редактор: Александр Репинин
Заместитель главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересыпкин, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)
Выпускающие редакторы: Павел Беликов, Анна Зограф
Редакторы отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный, информационный), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазанахметова (социальной политики и писем), Алексей Чекалин (литература), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Краминов (макет)
Советник главного редактора: Валентин Заплевалов [Научный редактор: Анатолий Ходоровский]
Номер веда: Анна Зограф

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетельство ПИ № ФС77-19219.
Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД». Ростропечат. Индекс 50019 <http://www.gudok.ru>, <http://www.gudok.info>. E-mail: gudok@css-rzd.ru

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетельство ПИ № ФС77-19219.
Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД». Ростропечат. Индекс 50019 <http://www.gudok.ru>, <http://www.gudok.info>. E-mail: gudok@css-rzd.ru

22 июня 2011 года

среда

№ 105 (24825)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

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 Шукшина, 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 Од.

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

Однако качество всех паровозов – и сормовских, и других – не радовало. Рес 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 учили 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 рассматривала 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 топкой 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 консольного расположения топки, ввели поддерживающую колёсную пару в общей раме. Использовали двухклапанный регулятор и бусы Цара, полуторную переднюю тележку типа Краусса-Цара. Локомотив получил большие обёмы впускных камер цилиндров с ромбическими впускными окнами. Это сократило расход пара на большой скорости. Мощность 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, напоминающие о скорости. В историю он вошёл как С – сокращение от Сормова.

В 1910 году были готовы первые пять паровозов.

12 марта 1911 года на паровозе С проехал комиссия подвижного состава от Санкт-Петербурга в Бологое и дала добро на его серийное производство. Локомотив развил тогда 85 км/ч, но Малаховский побеждал: поезд и быстрее!

До революции Сормово выпустило 324 локомотива С. А ещё их начали строить Невский, Луганский и Харьковский заводы. С водил по российской территории самые престижные поезда «Норд-экспресс» Санкт-Петербург – Париж и семь других в европейских столицах: в график закладывали маршрутную скорость 72 км/ч. Их прозвали «гончими Малаховского».

А работа над С продолжилась. Решено было обеспечить ему больший запас хода: одна заправка водой на 350 км. Это означало бы одну остановку между столицами – в Бологое – и всего семь часов в пути. Но страну захлестнули война и разруха. Малаховского приглашают руководить паровозостроением в Государственном объединении машиностроительных заводов и преподавать в Московском высшем техническом училище.

Модернизированный скоростной паровоз всё-таки был сделан в Сормове, и выпустили его до 1951 года. Два таких локомотива встали в Нижнем Новгороде на вечную стоянку как предмет особой гордости. С – лучший отечественный пассажирский локомотив из всю историю паровозостроения, так оценивают его специалисты.

А дальнейшая судьба создателя паровоза сложилась грустно. Он жил в Москве и Ленинграде. Принимал участие в Корнеем Чуковским, который, кстати, разглядел талант художника в его сыне – тоже Брониславе. Тот стал знаменитым карикатуристом. В конце двадцатых Малаховский оказался в тюрьме, затем работал инженером на Невском заводе. Не стало его в 1934-м.

Бронислава Малаховского запомнили как автора паровоза С. И памятник на его могиле в Санкт-Петербурге представляет собой переднюю часть этого локомотива.

Николай Морохин
Нижний Новгород
ФОТО АВТОРА

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 мастерской «Мифы «Прикамья». А в филармонии прошёл конкурс иллюзионистов из 27 стран мира. Он заслуженно назывался «Лучшие маги мира».

Ещё одним зреющим событием станет «возвращение»

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 «Шапито» выступают французская клоунессы 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 зреющим событием станет «возвращение»

в Перми 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 Малковский. В исполнении пермских актёров они приплывут в город на Каме, высадятся на набережной около бывшего Речного вокзала и пойдут гулять по знакомому когда-то его 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 до-стопримечательности 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 ночных» 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 ПРЕДОСТОРЖНОСТЬ» ОБЪЯВИЛ КОНКУРС НА ЛУЧШУЮ ЛЮВОВНЮЮ ЗАПИСКУ.

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

Организаторы конкурса сообщили, что записка может быть какой угодно – написанной на бумаге, вышитой крестиком или выписанной 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

КРОССВОРД

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: