

Энергетики подключили первые подстанции южного хода Забайкальской дороги на станциях Бурятская и Булак

При реконструкции моста через реку Иртыш в Тобольске применили новейшие защитные покрытия

Власти Томской области вновь настаивают на проектировании Северо-Сибирской магистрали

Подведены итоги работы подразделений и сотрудников ОАО «РЖД» за 2010 год

23 марта 2011 года	WWW.GUDOK.RU
среда	WWW.GUDOK.INFO
№ 46 (24766)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная	с 23 декабря	147883
газета	1917 года	экземпляра

От редакции

С бомжом в электричке

Телевидение недавно обрадовало: вокзалы в Москве очистили от бомжей. Но, как говорится, в одном месте убыло – в другом прибыло. Войдя в вагон электрички, курсирующей по рижскому направлению, один из наших читателей подумал, что началась химическая война: в лицо ударила волна «газов». На сиденьях вольготно развалились заросшие личности в грязных лохмотьях. Пассажиры от вида этой картины с ужасом отшатывались, убегая в другие вагоны. И бездомные бродяги ехали в собственной приятной компании. К сожалению, бомжи встречаются нам повсюду: в метро, подземных переходах, можно оказаться с ними даже на соседней койке в больнице. Неприятно, но что делать? Пару лет назад в столице родилась идея создать службу помощи бездомным и «народную дружину», которая будет их перевоспитывать. Благородную миссию спасти погибающих от голода, холода и смертельных болезней взяли на себя добровольцы. Но усилий их оказалось явно недостаточно. По данным международной организации «Врачи без границ», в Москве насчитывается около 75 тыс. бездомных, а в целом по стране – сотни тысяч. При этом в столице всего 7 ночлежек на 750 мест. А ведь каждый десятый из бомжей болен туберкулёзом – и палочка Коха угрожает уже всему обществу. Это большая социальная проблема, на которую общество, да и государство, пока смотрит сквозь пальцы. В минувшем году обязали ФМС регистрировать людей без определённого места жительства. Но кто найдёт на это деньги, да и разве регистрация вернёт человеку дом, работу, вылечит от болезней? Правда, в ряде регионов решили создать центры социальной адаптации и возвращать бомжей к жизни с помощью врачей и трудотерапии. Но этого недостаточно, поскольку проблему надо решать комплексно. И тут местные власти признают своё бессилие. Чего стоит печально знаменитая фраза мэра Читы Анатолия Михалёва! За последние годы в Государственной думе трижды инициировалось и отклонялось принятие закона «О бездомных». Поэтому до сих пор не определена ни ответственность человека за подобный образ жизни, ни полномочия государства по отношению к людям, оказавшимся на дне. Между тем каждый день на это дно выбрасываются те, кто не вписался в новые рыночные отношения, оказался неудачником.

Цифра дня

8,7 млрд

пасс.-км должен достичь в марте пассажирооборот на сети РЖД. Это на 1,3% больше, чем в марте прошлого года.

Блиц

Востребованные разработки

Вчера в Москве открылся форум «Транспортная наука: инновационные решения для бизнеса»



Борис Липидус, генеральный директор ОАО «ВНИИЖТ»

– Борис Моисеевич, какие проблемы обсуждают участники форума? – В ходе двухдневных дискуссий более 300 специалистов из 11 стран рассмотрят стратегические направления научной политики на железных дорогах, определяют мировые тенденции инновационных решений для них, предлагают конкретные научно-технические разработки.

Наша задача – трансформировать научные идеи в рыночный продукт, организовать исследовательскую деятельность как бизнес-процесс. – Что конкретно предлагают учёные для внедрения на отечественных железных дорогах? – На базе разработок сотрудников ВНИИЖТа расширят полигон использования технологии электронного билета на поезда сообщения с Финляндией и Латвией. Пассажиры смогут покупать билеты на скорые пригородные поезда через Интернет, а в обычные электрички – через автоматы самообслуживания и с помощью мобильных телефонов. Для регулярных пассажиров «Сапсана» мы разрабатываем программное обеспечение для введения абонементных билетов. Отраслевые учёные создали систему энергооптимального ведения грузовых поездов, позволяющую экономить энергоресурсы. Новые конструкционные

материалы дают возможность выпускать подвижной состав, сочетающий высокую скорость, отсутствие вибраций, безопасность и комфорт. Совместно с металлургами уже изготовлено 2,5 млн цельнокатанных колёс, износостойкость которых в 2 раза выше, чем у стандартных образцов. Ведутся исследования в области применения альтернативных видов топлива для локомотивов. В ближайшее время будут внедрены вагоны и локомотивы с устройством автоматического изменения ширины колеи, что существенно сократит время простоя на перестановочных пунктах на границе. Подобные инновационные решения позволят обеспечить мировой уровень технического оснащения отечественных железных дорог, а также существенно повысить безопасность движения поездов. БЕСЕДОВАЛ АНДРЕЙ СТРЕЛЬЦОВ

Новый учёт позволит избежать споров при штрафах за опоздания

Начальник управления анализа и статистики РЖД Сергей Филипенко считает, что проект позволит упростить учёт пассажирских вагонов всех форм принадлежности на «пространстве 1520», ускорить обработку статистических данных. «Сегодня по нему курсируют в различных видах сообщения вагоны ОАО «РЖД», Федеральной пассажирской компании, частный поезд «Гранд Экспресс», – отметил он. – Кроме того, надо учесть поезда формирования «Укрзализныци», КТЖ, составы, прибывающие в Россию из Германии, из вагонов ОАО «РЖД» с прицепами к ним белорусскими вагонами. Их надо учитывать по пробегам, пассажирам и ряду других показателей. Без автоматизации обработки натурального листа этот процесс получается трудоёмким. Внедрение новых технологий обра-

ботки данных – первый шаг к тому, чтобы мы могли достоверно обследовать показатели пробега вагона. Вторая причина актуальности новых принципов обработки натурального листа – экономическая ответственность за опоздание международных пассажирских поездов на «пространстве 1520». Утверждение новых предложений повысит качество расчётов и предотвратит возникновение взаимного недоверия между сторонами». Заместитель директора Проектно-конструкторско-технологического бюро по системам информатизации (ПКТБ ЦКИ) Виталий Якемец заявил «Гудку», что проект получит технологическое обеспечение за счёт взаимодействия с имеющейся у РЖД системой АСОУП-2.

>Окончание | 3

Рынок

Железные доводы

Несмотря на все усилия правительства и операторов, цены на вагоны не удаётся поставить под контроль государства

Правительство России поручило Федеральной анти-монопольной службе проверить ценообразование на вагоны. Однако эксперты считают, что цены продолжат расти.

Наша газета неоднократно рассказывала о том, что цены на подвижной состав за 2010 год выросли значительно. Например, на «Уралвагонзаводе» полувагон подорожал с 1,2 млн руб. до 2 млн. При этом производители ссылаются на металлургов, которые поднимают цены на свою продукцию. «УВЗ не имеет собственного доменного производства вагонного литья, а давно устаревший мартеновский способ очень затратен, потому что сырьём для него являются чугун и металлолом, цены на который значительно выросли, – объяснил «Гудку» Василий

Варёнов, директор московского представительства ОАО «НПК «Уралвагонзавод». – Цена на литьё для одного вагона за год поднялась с 250 до 500 тыс. руб., а в цене тележки стоимость металла составляет до 30%». Как говорит Василий Варёнов, предприятие само заинтересовано в сдерживании роста цен на металл и находится в постоянном контакте с ФАС, но никаких дополнительных требований в связи с проверкой из этого ведомства пока не поступало. Однако в ОАО «РЖД» не считают, что взрывной рост цен вызван лишь увеличением стоимости металла. «В прошлом году стоимость мезаллов выросла примерно на 30%, а на полувагоны – от 46 до 63%, – рассказал «Гудку» заместитель руководителя департамента экономической конъюнктуры и

стратегического развития компании Антон Рышков. – Причина в том, что спрос на полувагоны превысил предложение. Недаром значительно растёт их производство. В 2009-м их доля составляла 53% всего выпущенного подвижного состава, а в прошлом – уже 60%». Стоимость вагонов, по мнению Антона Рышкова, продолжит расти, причём заводы, несмотря на долгосрочные контракты, всё равно будут пересматривать формулу цены. В прошлом году ФАС проводила крупную проверку металлургических предприятий по факту завышения стоимости на свою продукцию, однако это не помешало ценам установить рекорд роста более чем за 10 лет. Вводить экспортную пошлину на металлы или квотирование, на чём настаивали машиностроители, правительство не стало.

Представитель пресс-службы ФАС Виктория Ливанова сообщила «Гудку», что решение начать проверку было инициативой правительства. От дальнейших комментариев пресс-служба отказалась. По данным ведущего аналитика компании Brunswick Rail Андрея Цыганова, цена полувагона в феврале уже превысила отметку в 2,3–2,4 млн руб. «Давать прогноз даже на полгода вперёд сложно, так как на цену влияет большое количество факторов, в том числе и внешних для отрасли», – говорит он. Эксперты считают, что, например, на цене вагонов скажется ситуация в Японии: на восстановление страны потребуется много металла. В общем же с начала года цена на мировом рынке увеличилась на 17%. СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Реформы проверяют делом

Президент Дмитрий Медведев заявил, что создание полиции в России – не ребрендинг милиции, а создание совершенно нового правоохранительного института. Выступая на расширенном заседании коллегии МВД, глава государства подчеркнул, что общество ожидает позитивных изменений в работе органов внутренних дел. «Достижения в оперативно-разыскной и профилактической деятельности, повышение количества раскрываемых преступлений будут лучшим доказательством успеха реформ и действенности полиции», – отметил президент. Также Дмитрий Медведев поручил главе МВД Рашиду Нургалиеву сократить аппарат, укрепив за счёт этого полицию на местах, в ответ министр сообщил, что за 2011 год личный состав МВД будет сокращён на 22%.

Приезжайте поработать

Федеральная миграционная служба готова оказать максимальную визовую поддержку для трудоустройства граждан Японии, которые остались без работы после стихийного бедствия. «Есть политическое решение, и мы готовы сделать всё от нас зависящее», – сообщил пресс-секретарь ФМС Константин Полторанин. Представитель ведомства добавил, что для решения этих вопросов и оперативных контактов японских граждан с российскими ведомствами могут быть созданы рабочие группы в регионах страны. На прошлой неделе о возможности миграции и трудоустройства японских граждан на территории России заявили сначала вице-спикер Госдумы Владимир Жириновский, а затем и глава государства Дмитрий Медведев.

Холод поднимет воду

Половодье этой весной будет сильным, особенно в Центре и на Северо-Западе страны, заявил глава Гидрометцентра Роман Вильфанд. По словам синоптика, на Западе запасы воды в снеге значительно превышают норму, на Северо-Западе – почти на 250% от нормы. Максимальный уровень воды ожидается в Калининградской области и в районе Саратовского водохранилища, а в среднем во время грядущего половодья вода будет выше на 50–100 см.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

ОФИЦИАЛЬНО

Назначен начальник Калининградской железной дороги



Приказом президента ОАО «РЖД» назначен начальником Калининградской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» Коломеец Сергей Николаевич.

Сергей Николаевич родился в 1954 году. В 1988 году окончил Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «инженер путей сообщения по управлению процессом перевозок на железнодорожном транспорте». Трудовую деятельность начал в 1973 году помощником машиниста электровоза. После службы в Вооружённых силах работал поездным диспетчером, заместителем начальника и начальником станции, начальником отдела движения, начальником службы перевозок, начальником отделения дороги, заместителем начальника Кемеровской и Западно-Сибирской дорог, начальником Центра управления перевозками МПС России. С апреля 2002 года – первый заместитель начальника Северной дороги. За многолетний и добросовестный труд удостоен государственной медали «За развитие железных дорог» и высшей награды отрасли знака «Почётному железнодорожнику».

ПОЛИТИКА

Поток идёт на юг

Россия и Словения подписали вчера соглашение о создании совместного предприятия по строительству газопровода «Южный поток». Подписание этого документа, а также меморандумов о взаимопонимании между ОАО «Газпромнефть» и словенской Petrol, о взаимодействии в сфере сельского хозяйства, а также в области метрологии и стандартизации и других двусторонних документов стало итогом прошедших вчера в Любляне российско-словенских межправительственных переговоров. Об этом премьеры Владимир Путин и Борут Пахор рассказали журналистам на пресс-конференции, проходившей, как и переговоры, в замке Брдо (резиденция правительства Словении) под Любляной. В рамках проекта «Южный поток» ещё 14 ноября 2009 года между Россией и Словенией было подписано соглашение о сотрудничестве в создании газопровода для транспортировки российского газа. В соответствии с этим документом проектированием, строительством и эксплуатацией словенского участка газопровода «Южный поток» будет заниматься совместная компания. Она будет учреждена на паритетной основе ОАО «Газпром» и словенской национальной газовой компанией «Геоплин плиноводи» по результатам подготовленного компаниями технико-экономического обоснования (ТЭО) национального участка. Проект газопровода «Южный поток» через акваторию Чёрного моря в страны Южной и Центральной Европы «Газпром» реализует совместно с итальянским концерном ENI и французским Electricité de France (EdF). Общая протяжённость газопровода составит около 900 км, максимальная глубина – более 2 км, производительность – 63 млрд куб. м газа в год. Для реализации сухопутной части проекта Россия подписала межправительственные соглашения с Австрией, Болгарией, Сербией, Венгрией, Грецией, Румынией, Словенией и Хорватией. Турция же, в территориальных водах которой должна пройти «труба», своего согласия на это пока не дала.

Ольга Соломонова
Любляна

ЧП

По вине лишенца

Вчера утром на неохраяемом перегезде перегона Чистоозёрная – Табулга Западно-Сибирской дороги столкнулись грузовик и пассажирский поезд. Как рассказали «Гудку» в управлении дороги, водитель грузовика грубо нарушил правила дорожного движения, выехав на переезд при запрещающем сигнале светофора и действующей звуковой сигнализации. Здесь он столкнулся с пассажирским поездом Барнаул – Москва. Жертв нет, незначительно повреждён локомотив. Задержки в движении поезда составила 44 минуты. На графике движения других поездов ЧП не отразилось. Виновный в ДТП водитель в прошлом году был лишён водительских прав. Владимир Павлов, соб. корр. «Гудка» Новосибирск

РАЗВИТИЕ

Тяга к Китаю

Первый электровоз от Карымской до Оловянной пройдёт уже в апреле



ФОТО: РЖД/М. КАЛАМОВ

Энергетики подключили первые подстанции южного хода Забайкальской дороги на станциях Бурятская и Булак. К ним протянуто 123 км воздушных линий электропередачи напряжением 110 киловольт.

Забайкальск – граница с Китаем. С этим восточным соседом у России налажены давние и тесные торговые отношения. И объём грузоперевозок, отмечают в управлении ЗабЖД, постоянно растёт. Однако ведущая от Транссиба к Поднебесной однопутная линия Карымская – Забайкальск протяжённостью 366 км с увеличивающимися объёмами уже не справляется. Именно поэтому в 2005 году, когда в адрес Поднебесной было перевезено уже около 6 млн тонн нефти, было принято решение начать здесь электрификацию и строительство вторых путей. Сейчас на всём протяжении южного хода построены

Пока по южному ходу Забайкальской магистрали ходят тепловозы, однако вскоре их сменят более мощные собратья на электричтэге

двухпутные вставки. Увеличены длина и вес составов, до недавнего времени их вес превышал 4 тыс. тонн, сейчас здесь идут эшелоншеститысячники. Большую ставку на дороге делают и на смену тяги. – Новые электровозы мощнее и быстрее тепловозов. Кроме того, локомотивы на дизтопливе сложнее в ремонте, энергозатратнее. Да и горючее для них нужно постоянно закупать, – рассказали в локомотивном эксплуатационном депо Борзя. Первый электровоз в сторону Китая пойдёт здесь уже в апреле. – Подстанцию в Карымской под это дело основательно реконструировали. Установили современное оборудование, принципиально новые распределительные устройства, которые на сети ещё мало где применяют. Две подстанции, Бурятская и Булак, полностью готовы к работе, – рассказал «Гудку» начальник службы электроснабжения и электрификации ЗабЖД Александр Балаганский. Правда, пока электровоз может дойти только до станции Оловянная, что в 148 км от Карымской – на половине пути до Китая. Длина смонтированной на этом участке контактной сети – 345,4 км. Здесь построено шесть автотрансформаторных пунктов, установлено 2840 фундаментов и 3404 опоры контактной сети. Протянуто более 850 км различных проводов. Освоено около 3 млрд руб. Впереди ещё много работы. В декабре следующего года планируется завершить электрификацию участка Оловянная – Борзя протяжённостью 99 км, а в октябре 2013 года – участка Борзя – Забайкальск. Сергей Донцов, соб. корр. «Гудка» Чита

БЛАГОТВОРИТЕЛЬНОСТЬ

Надежда едет

Семейные пары отправились в Новокузнецк, чтобы усыновить сирот



ФОТО: ИРИНА КАТЕРИНА

«Поезд надежды» с родителями отправился вчера из Москвы в Кемеровскую область.

Акцию уже седьмой год проводят благотворительный фонд «Расправь крылья!», учредителями которого являются железнодорожники, и несколько компаний. В этот раз в детдома Новокузнецка отправились восемь семей из Москвы, Бузулука, Мытищ, Санкт-Петербурга, Казани и Карелии. – Я мама 32-летней дочери, – рассказала Светлана Тимошенко из Санкт-Петербурга. – Мы с мужем планировали усыновление, и даже после его гибели я не оставила попыток. Хочу взять в семью сына и воспитать его настоящим мужчиной! По традиции в путь родители везли прежние участники акции, уже нашедшие своих детей в разных городах России. Одной из таких семей стала пара Ирина и Артём, которые пришли со своими девочками-близняшками. Екатерина Данилова

Ирина и Артём рассказали будущим усыновителям о своём счастливом опыте

– Мы взяли Марусю и Полину полтора года назад из детдома в Красноярске, им тогда было по пять месяцев. До этого врачи диагностировали бесплодие. А теперь случилось чудо – я беременна, и у нас будет мальчик! Все пассажиры «Поезда надежды» получили сертификаты от фонда «Расправь крылья!» на бесплатный проезд в Новокузнецк и обратно, причём если туда даётся два билета, то на обратный путь три – с расчётом на нового члена семьи. – Впервые мы отправляем родителей не в областной центр, а в менее значительный город: там много детдомов, и нас очень ждут, – сказал Олег Ерёма, исполнительный директор фонда «Расправь крылья!» – Мы очень благодарны ОАО «РЖД» за поддержку, оказанную нашей акции. Екатерина Данилова

РЕШЕНИЕ

Пустят поверху

Переезд не будет собирать автомобильные пробки

Самая длинная в Нижнем Новгороде транспортная эстакада будет возведена в 2011 году над путями Московского вокзала.

Об этом сообщил генеральный директор Главного управления по строительству и ремонту метрополитена, мостов и дорожных сетей в Нижнем Новгороде Юрий Гаранин. По территории этого одного из крупнейших в России городов, разрезая пополам его Заречную часть, проходит 18 км железной дороги Москва – Екатеринбург. И на этом участке четыре путепровода. Неудивительно, что в районе вокзала, куда упирается Московское шоссе, в течение многих часов ежедневно движение автотранспорта оказывается затруднённым. Именно в этой точке и будет начинаться новая автомагистраль: подъём на эстакаду и обратно, причём если туда даётся два билета, то на обратный путь три – с расчётом на нового члена семьи. – Впервые мы отправляем родителей не в областной центр, а в менее значительный город: там много детдомов, и нас очень ждут, – сказал Олег Ерёма, исполнительный директор фонда «Расправь крылья!» – Мы очень благодарны ОАО «РЖД» за поддержку, оказанную нашей акции. Екатерина Данилова

ПРИВОЛЖСКАЯ

Кокс вместо металла

Магистраль вписалась в мировую конъюнктуру

На грузовом дворе станции Порт Оля ПривЖД ведётся экспериментальная выгрузка алтайского кокса, который восполнил нехватку металла, шедшего ранее на экспорт в Иран.

Уже выгружено более 170 вагонов кокса, на подходе ещё 180. Перерабатывается кокс производства ООО «Алтай-Кокс», прибывающий со станции Заринская Западно-Сибирской дороги. Ещё недавно пустующий двор сегодня заполняется коксовыми гуртами – непривычным грузом для Астраханской региона. До сих пор Астраханская механизированная дистанция погрузочно-разгрузочных работ занималась листовым и рулонным металлом, слябами и чугунными чушками, востребованными Ираном. Но ситуация на мировом рынке изменилась.

Как отмечает начальник станции Порт Оля Иса Юнусов, из-за отсутствия переработки металла работникам станции пришлось бы уйти в неоплачиваемые отпуска или отправиться в командировку на другие объекты. «Иран построил собственные доменные печи, налаживает производство местного металла и не торопится заключать новые договора на поставку металлопроката из России. Теперь он заинтересован в коксе, обеспечивающем высокую температуру при выплавке стали. Сейчас стоит задача не упустить объёмы, которые обещают быть постоянными. В условиях падения транзитного потока металла, идущего в Иран, кокс – палочка-выручалочка и для дороги, и для порта», – говорит начальник Дирекции по управлению терминально-складским комплексом Приволжской Сергей Шатов. «Кокс прибывает навалом в полувагонах. Для него необходимы грейферы, их перебросили со станций Трофимовский-2 и Сарепта. Нужны ещё новые грейферы, ведь в апреле объёмы по сравнению с мартом вырастут с 15 тыс. тонн до 20 тыс. тонн», – говорит начальник Астраханской механизированной дистанции Рашид Хасьянов. По его словам, для бесперебойной работы кроме выстраивания технологии необходимо

наладить ещё и равномерный подход грузов на станцию. В настоящее время работа осложняется нарушением договорённости о равномерной отгрузке серы со станции отправления Заринская Западно-Сибирской дороги. «Мы согласовали заявку ЦФТО на отправку общего объёма кокса при обязательном условии – не более 20 вагонов в сутки, но с Заринской в отдельные сутки отправляется до 80. Это привело к скоплению вагонов, затрудняющих работу станций Яндыки и Порт Оля Приволжской магистрали. ЦФТО необходимо установить логический контроль отгрузки – не более 10 вагонов в сутки до стабилизации положения. В свою очередь мы привлечём дополнительные разгрузочные устройства. Откладывать решение проблемы нельзя, так как кокс уже проложил путь через Приволжскую в порт Оля», – говорит первый заместитель начальника службы коммерческой работы в сфере грузовых перевозок Дирекции управления движением Сергей Шадрин. По словам гендиректора Первой стивидорной компании Сергея Каламалова, в будущем объёмы выгрузки составят около 40 тыс. тонн в месяц, из которых половину планируется выгружать на грузовом дворе станции Порт Оля, остальное – в самом порту. «Пока контракт заключён на год, в перспективе он будет пролонгирован», – отмечает Сергей Каламалов.

По ожидаемые объёмы порога открыла дополнительные рабочие места. Уже приняли на работу двух крановщиков и электрика, планируется взять ещё трёх человек. До конца года с учётом мартовской переработки планируют освоить около 195 тыс. тонн кокса. «За организацию выгрузки и доставку груза машинами в порт Оля под прибытие судов из Ирана ожидаемый доход составит около 6,5–7 млн руб. в год», – прогнозирует ведущий экономист Астраханской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ Анна Борознова. Инга Быкова, соб. корр. «Гудка» Астрахань

ЛОГИСТИКА

Монголия поможет

ПГК ПРОСИТ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ РАБОТЫ

Иркутский филиал Первой грузовой компании сокращает порожний пробег вагонов, следующих транзитом из Китая через Монголию.

Для этого её представители провели переговоры с монгольскими экспедиторами, которые должны решить проблему обратной загрузки.

Представители ПГК встретились с руководителями ведущих монгольских экспедиторских компаний – «Туушин», «Иствинд» и «Монретранс» – и обсудили возможность обратной загрузки вагонов ПГК, следующих в Россию после выгрузки в Китае. По словам руководителя Иркутского филиала ПГК Валерия Яхимовича, чтобы уменьшить порожний пробег, предполагается использовать станцию Наушки Улан-Баторской железной дороги, через которую ежемесячно проходит порядка 200 полувагонов и 100 крытых вагонов ПГК. Всего через станцию Наушки ежемесячно проходит более 950 вагонов, ве-зущих транзитные грузы в Россию через Монголию. «Ожидается, что уже в апреле из Монголии в Россию будет организована обратная загрузка вагонов Первой грузовой строительными грузами компании «Монретранс», – сообщает пресс-служба ПГК.

Как пояснили «Гудку» в самой компании «Монретранс», монгольским экспедиторам невыгодно работать с парком крытых вагонов РЖД, так как их выбор ограничен. «То, что полувагонов всегда и всем не хватает, понятно, поэтому предложение ПГК очень кстати. А по поводу парка РЖД могу сказать, что у нас ограничен выбор и это не позволяет нам выстроить оптимальные схемы. Ежемесячно мы отгружаем 70–100 вагонов», – говорит генеральный директор «Монретранс» Антон Черных.

По его словам, большое значение имеет также объём крытых вагонов. «У Первой грузовой крытых вагонов предостаточно, и поэтому нам удобнее работать с ними. Мы планируем возить строительные грузы в Красноярск, Барнаул и Иркутск. Говорить о конкретных объёмах трудно, потому что договор пока не заключён», – сказал Антон Черных.

КЛИМ ПАЛЕХА

Северная

Порт стал ближе

ОТКРЫТИЕ ГРУЗОВОЙ СТАНЦИИ ПРИВЛЕЧЁТ НОВЫХ КЛИЕНТОВ

Станция Соломбалка Северной магистрали, расположенная на подходе к Архангельскому морскому торговому порту, открылась для грузовых операций.

Теперь это тарифная грузовая станция, где разрешена погрузка и выгрузка грузов на примыкающих подъездных путях клиентов. Ранее она не была включена в Тарифное руководство № 4, и все грузовые операции оформлялись на станции Архангельск-Город, которая находится в пяти километрах от Соломбалки.

«Грузы, адресованные предприятиям, пути которых примыкают к Соломбалке, доставлялись по железной дороге лишь до станции Архангельск-Город, после чего за отдельную плату осуществлялась услуга подачи-уборки вагонов на эти предприятия», – поясняет начальник отдела взаимодействия с владельцами железнодорожных путей необщего пользования службы коммерческой работы в сфере грузовых перевозок Северной дирекции управления движением Наталья Шурыгина.

Оплата подачи-уборки вагонов обходилась соломбальским грузополучателям намного дороже, чем если бы вагоны везли до самой Соломбалки по стоимости тарифа. Это в числе других факторов поставило ряд предприятий на грань банкротства. Особенно велики были издержки Архангельского морского торгового порта, ведь суммарное расстояние от станции Архангельск-Город до причальных терминалов и обратно составляет около 40 км (за счёт большой протяжённости ведущих к порту станционных путей Соломбалки). Поэтому портовики и другие клиенты обратились в Министерство транспорта России с просьбой об открытии Соломбалки в качестве грузовой станции.

«Пока Соломбалка открыта лишь для двух клиентов из семи – для порта и ОАО «Лесозавод № 25», остальные должны привести в надлежащее состояние свои подъездные пути», – говорит Наталья Шурыгина.



Стоимость услуг для клиентов порта снизится, что позволит привлечь на Архангельский транспортный узел новые объёмы грузов

С портом достигнута договорённость о том, что переход на новую схему расчётов с ОАО «РЖД» будет осуществлён с 15 мая. До этого времени портовики и их заказчики должны уведомить поставщиков морских грузов об изменениях, которые уже внесены в узловое соглашение, регулирующее взаимодействие порта и дороги.

«С изменением припортовой грузовой станции расстояние подачи-уборки вагонов сократится примерно в десять раз, ведь от погрузочно-разгрузочного портового района «Экономика» до путей станции Соломбалка всего чуть более двух километров», – сообщил «Гудку» начальник коммерческого отдела ОАО «Архангельский морской торговый порт» Анатолий Лужин. – Соответственно снизится и стоимость услуг для клиентов порта, что сделает Архангельский транспортный узел более конкурентоспособным и позволит привлечь сюда новые объёмы грузов».

По предварительным подсчётам железнодорожников, ежемесячные расходы порта на подачу-уборку вагонов сократятся на 1,8 млн руб., которых не досчитается ОАО

«РЖД» в доходах от обслуживания портовиков.

«Отчасти эти потери дороги могут быть компенсированы за счёт объективного роста платы за доставку грузов, которые теперь будут перевозиться по участку Соломбалка – Архангельск-Город согласно установленному тарифу, – считает заместитель начальника отдела коммерческой работы в сфере грузовых перевозок Архангельского центра организации работы железнодорожных станций Александр Тюриков. – Но в итоге выигрют всё равно портовики и их клиенты, которые смогут существенно сэкономить на оплате услуг за подачу и уборку подвижного состава».

На СЖД надеются, что снижение доходов компании от обслуживания клиентов порта будет временным. Ведь уже сейчас объёмы перевалки морских грузов в Архангельском узле заметно растут, а удешевление услуг должно привлечь новых клиентов.

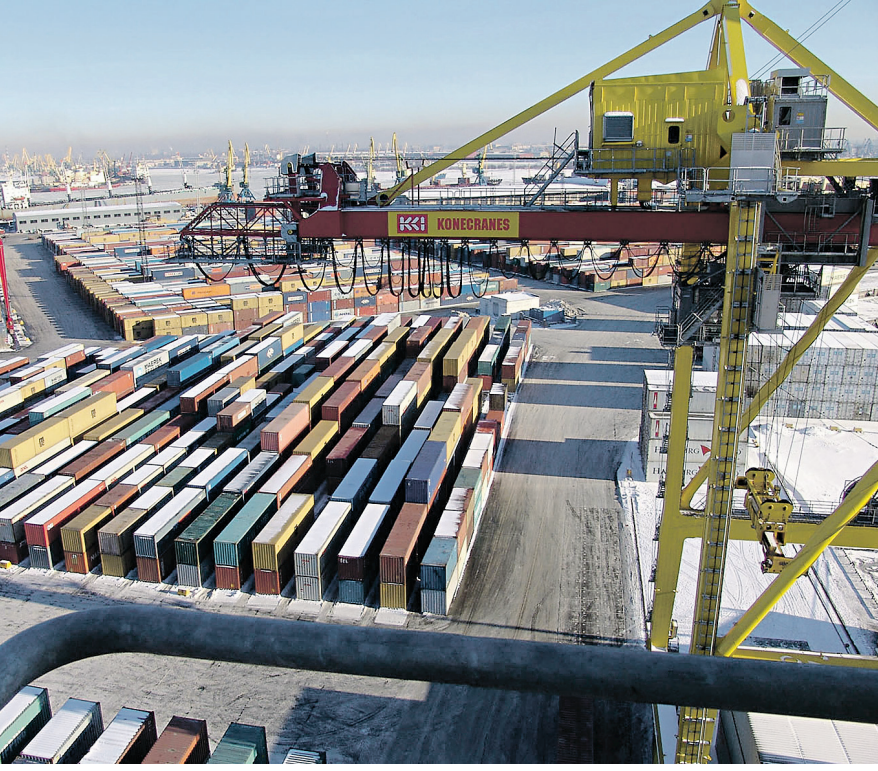
Николай Порецкий,
Соб. корр. «Гудка»
Ярославль
Фото автора

Планы

Успеть до минуса

РАСТУЩИЕ ПЕРЕВОЗКИ И РЕМОНТ ПУТИ

НЕ ДОЛЖНЫ ДРУГ ДРУГУ МЕШАТЬ



Рост перевозок в порты Приморья, которые пока могут переработать значительно больше грузов, чем к ним подвозит железная дорога, не должен препятствовать летней путевой кампании

ботать у нас есть. Однако из 323 заявленных «окон» предоставлено было лишь 236.

Основными причинами отмены «окон» движеньцы называют плохое их планирование и слабое качество технологической документации, предоставляемой ПМС перед работами. Но сказывались и проблемы с пропуском поездов: из-за отказов локомотивов приходилось навёрстывать потери, внося изменения и в график путевого ремонта. Кстати, это основная причина отмены «окон» на грузонапряжённом находкинском направлении.

Хотя доля использования «окон», по данным начальника Дальневосточной дирекции управления движением Евгения Андриянова, растёт – с 92% в 2009 году до 93,5% в 2010-м, останавливаться на достигнутом рано.

– Не отработали «окон» на 9,6 тыс. часов, которых, возможно, хватило бы на оконча-

ние работ в установленный летний период, – сказал он.

Для эффективного использования рабочего времени на закрытом перегоне, по его мнению, нужно максимально применять совмещённые «окна», когда на одном участке идёт не только капремонт пути и искусственных сооружений, но и текущее содержание полотна.

Целесообразно и более широко применять на перегонах свыше 15 км работу двоянными комплексами ПМС. По словам Сергея Максимцева, опыт Дальневосточной показал, что на таких «окнах» перекрывались среднесетевые показатели выработки, снижаются эксплуатационные расходы за счёт сокращения пробега локомотивов и ремонтно-путевой техники.

Павел Усов,
Соб. корр. «Гудка»
Хабаровск

Отчётность

Статистику оцифруют

> Начало | 1

В систему вводится новое сообщение (информационный канал) № 12, посредством которого будет формироваться натурный лист. Это позволит отделить учёт проследования пассажирских поездов от грузового сообщения № 02.

«Систему планировалось использовать во внутрисерийском сообщении, в тестовом режиме она была опробована на Северной и Октябрьской магистралях, – отметил он. – Но поскольку возникли правовые затруднения идентификации статистических данных при переходе границ, было решено вынести тему применения новой системы их учёта на совещание рабочей группы Совета. Внедрение нового продукта на российской сети уже оплачено ОАО «РЖД» в рамках работы по программе развития информатизации. Другие же магистрали будут либо оплачивать работы по внедрению нам, либо находить подрядчиков. Покупка самого программного обеспечения будет производиться у нас».

Старший специалист группы статистики АО «EVR Infra» Галина Морозова заявила «Гудку», что эстонская делегация в ходе алма-атинского совещания внесла со своей стороны скромную оговорку в подготовленные проекты предложений к 54-му заседанию Совета.

«Эта оговорка связана с тем, что у нас слишком маленькая дорога по сравнению с такими магистралями, как КТЖ или РЖД, у нас курсирует только один поезд и его переход осуществляется лишь по одному стыку, – подчеркнула она. – Поэтому нам нет смысла использовать натурный лист, и в разработке изменений в него мы участвовать не будем».

Леонид Григорьев



21 апреля 2011 г.
«Лотте Отель Москва»



МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ «ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА РОССИИ – ИННОВАЦИОННЫЙ ПУТЬ РАЗВИТИЯ»

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

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

В программе

- ПЛЕНАРНОЕ ЗАСЕДАНИЕ «Модернизация транспортной инфраструктуры России: доступность и безопасность».

- 2-я МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ «Интеллектуальный транспорт 2011»

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

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

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

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

- КОНФЕРЕНЦИЯ «Развитие железнодорожной инфраструктуры»

- ВЫСТАВКА

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

По вопросам участия и регистрации обращаться в ОРГКОМИТЕТ:

Оксана Корнилова

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

Сайт: http://www.pibd.ru/tr2011/

Татьяна Миллер

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



Ремонт

Развитие

В контакте с сетью

Сложности с обеспечением внешнего электроснабжения пока остаются

Алексей Федотов,
начальник
департамента
электрификации
и электро-
снабжения
ОАО «РЖД»



ФОТО: СЕРГЕЙ ЗОНЧЕВ

В текущем году компания продолжит усиливать хозяйство электроснабжения и укреплять взаимосвязи с Единой энергетической системой страны.

– Алексей Анатольевич, как бы вы могли охарактеризовать сегодняшнее положение дел в хозяйстве энероснабжения?

– Надёжное электроснабжение тяги, устройств СЦБ и прочих потребителей продолжает оставаться основной задачей хозяйства электрификации и электроснабжения. В течение всего прошедшего года состояние контактной сети на всех дорогах оценивалось как «отличное». Впрочем, балльная оценка состояния контактной сети за прошедший период в целом по сети дорог составила 33,1 балла против 35,7 в 2009 году. За счёт капитальных вложений в прошлом году было реконструировано и введено в эксплуатацию 404,8 км контактной сети, 92,6 км воздушных линий электропередачи, модернизировано оборудование на 25 тяговых подстанциях, 17 кругов телемеханики системы МСТ и АМТ, ЕДЦУ.

На дороги было поставлено 25 автомотрис АДМ-1,3, 132 передвижных ремонтных мастерских, 294 комплектные трансформаторные подстанции и многое другое оборудование для нужд хозяйства электрификации и электроснабжения.

– Как происходит процесс модернизации существующей инфраструктуры?

– Система тягового электроснабжения должна обеспечивать пропуск поездов массой 6300 тонн. В этих целях усиливается инфраструктура для сокращения интервалов попутного следования для таких поездов до 10 минут. Так, в 2010 году сеть была усилена на 376 км.

Реконструировано тяговое электроснабжение на участке Санкт-Петербург – Бусловская, Санкт-Петербург – Москва и Москва – Нижний Новгород.

При организации движения пассажирских поездов на направлении Москва – Нижний Новгород со скоростями до 160 км/ч реконструировано 8 тяговых подстанций, введён в эксплуатацию пункт поднятия напряжения Павловский Посад с системой внешнего питания, реконструирована контактная сеть на 13 станциях в объёме 144 км развёрнутой длины контактной сети.

Проводились работы по обновлению и модернизации устройств электроснабжения и на остальных полигонах сети железных дорог. Внедрялись новые разработки, высокотехнологичное оборудование.

– Прошедший 2010 год запомнился россиянам экстремальными метеорологическими условиями: летняя жара и лесные пожары, декабрьский ледяной дождь, а метеорологи снова пугают прогнозами аномально жаркого лета. Хозяйство к нему готово?

– Для исключения случаев падения деревьев на высоковольтные воздушные линии электроснабжения только в прошлом году было очищено от древесно-кустарниковой растительности более 14 тыс. км охранной зон. Кроме этого, с целью повышения надёжности электроснабжения и снижения ущерба при возникнове-



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАТОВ

Всё больше железных дорог страны получают электротягу

нии чрезвычайных ситуаций, подобных летним лесным пожарам 2010 года и падению высокорослых деревьев, растущих за пределами охранных зон, вынесено 377,6 км, причём все они выполнены самонесущими изолированными проводами. В текущем году планируется вырубка на полигоне не менее 15 тыс. км.

– Как хозяйство электроснабжения взаимодействует со сторонними поставщиками электротехники?

Для исключения случаев падения деревьев на линии в прошлом году было очищено от растительности более 14 тыс. км охранных зон

– Остаются проблемы с обеспечением надёжности внешнего электроснабжения объектов железнодорожного транспорта со стороны электроснабжающих организаций. Анализ отключений объектов ОАО «РЖД» от сетей внешнего электроснабжения за 2006–2010 годы показывает, что, несмотря на проводимую работу с ФСК ЕЭС, ОАО «Холдинг МРСК» и других сетевых компаний, количество случаев отключений в сетях внешнего электроснабжения продолжает расти. Только в прошлом году было допущено 306 случаев отключения объектов РЖД от сетей внешнего электроснабжения, а в 2009 году – 252. Наибольшее количество нарушений электроснабжения зафиксировано в Центральном и Северо-Западном регионах. Особенно серьёзная ситуация была с 11 по 13 июля 2010 года, когда в результате отключения 13 тяговых подстанций от сетей внешнего электроснабжения длительное время было обесточено 250 км Горьковской железной дороги на направлении Москва – Нижний Новгород – Киров. 29 июля были обесточены 22 тяговые подстанции Октябрьской железной дороги, в результате было задержано 36 пассажирских поездов с прибытием на конечный пункт

с опозданием от 3 до 14 часов, 61 пригородный и 37 грузовых поездов. Подобные массовые отключения тяговых подстанций в границах Октябрьской железной дороги были допущены 15 и 20 августа. Ну и, конечно же, запомнившийся всем ледяной дождь 26 декабря 2010 года, когда из-за отсутствия внешнего электроснабжения было отключено 32 тяговых подстанции Московского узла. Движение поездов в данный период было ограничено, а на Казанском, Смоленском и Волоколамском направлениях было организовано движение поездов на тепловозной тяге.

Для повышения надёжности внешнего электроснабжения объектов подписано соглашение о сотрудничестве между ОАО «РЖД» и ОАО «Системный оператор Единой энергетической системы». Оно поможет улучшить взаимодействие при ликвидации нарушений нормального режима работы электросетей ЕЭС России и технологических нарушений на объектах электросетевого хозяйства ОАО «РЖД».

БЕСЕДОВАЛА ЕЛЕНА МИРОШНИКОВА

Справка «Гудка»

По состоянию на начало 2011 года протяжённость электрифицированных железнодорожных линий составила более 43 тыс. км. Удельный вес электрифицированных линий от протяжённости сети железных дорог ОАО «РЖД» составил 50,6%. Более 80% грузов и пассажиров перевезено на электрической тяге, которая является экологически чистым видом тяги и значительно дешевле тепловозной.

Ускорение

Сокращая расстояние

РЖД будут возить пассажиров в Европу быстрее



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАТОВ

Поезд № 17 сообщением Москва – Ницца сократил время в пути на два часа.

Как рассказал вице-президент ОАО «РЖД» Михаил Акулов, поезд Москва – Ницца, который сегодня курсирует раз в неделю, пользуется большой популярностью – в период мартовских праздников населённость достигала 90%. При этом большинство пассажиров не продлевает маршрут полностью, а едет поездом на отдельных участках – из Москвы до Австрии, Вены, Инсбрука и севера Италии. Такие тенденции в компании связывают, главным образом, с зимним периодом, прогнозируя с наступлением тёплого сезона приток пассажиров, следующих до конечной станции, расположенной на морском побережье Франции.

В ОАО «РЖД» разрабатывается новый график движения этого поезда, а также идёт работа над дальнейшим ускорением движения поездов на маршруте Москва – Берлин – Париж. «Мы ставим задачу в районе 36–38 часов и туда и обратно», – пояснил вице-

президент. Сейчас РЖД проводят консультации с зарубежными коллегами. Среди европейских железных дорог подбирается партнёр, способный предоставить российскому международному поезду локомотивы, обеспечивающие среднюю скорость на маршруте в 160 км/ч.

Что касается путевой инфраструктуры, то её часть от Франкфурта на Одере до Варшавы уже обеспечивает скорость от 160 км/ч и выше, работы по её модернизации под такие скорости на остальном участке от польской до германской границы планируется завершить в этом году.

Поезд на Ниццу – прежде всего экскурсия с комфортом

РЖД осуществляют перевозку пассажиров в 17 стран Европы по 46 международным маршрутам из 11 городов России.

Беспересадочные вагоны ФПК курсируют по территории европейских железных дорог в составе поездов иностранных железных дорог.

Рост конкуренции со стороны других видов транспорта стимулировал развитие высокоскоростного железнодорожного сообщения в Европе, позволяющего быстрее доставлять пассажиров к пунктам назначения, нежели использование беспересадочных вагонов, требующее дополнительного времени для переприцепки и ожидания согласованных пересадок.

В этих условиях в ОАО «РЖД» разрабатывается новая концепция организации международных перевозок, предусматривающая курсирование полносоставных поездов по основным потокообразующим направлениям с организацией согласованных пересадок на региональные скоростные и местные поезда по европейским маршрутам и отменой многочисленных беспересадочных вагонов.

Назначение поезда Москва – Ницца, маршрут которого проходит по территориям семи государств: России, Белоруссии, Польши, Чехии, Австрии, Италии и Франции – стало одним из первых шагов в решении этой задачи. Концепция также предусматривает повышение конкурентоспособности за счёт увеличения скоростей движения пассажирских поездов как на территории России, так и за рубежом.

АЛЕКСАНДРА ВАСИЛЬЕВА

Строительство

Красивая надёжность

Объекты инфраструктуры защитили от коррозии

При реконструкции железнодорожного моста через реку Иртыш в Тобольске и строительстве таких сооружений на линии Беркамит – Томмот – Якутск применили новейшие защитные покрытия металлических конструкций.



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАТОВ

Новая краска вдвое долговечнее

и ряде других ведущих отраслевых транспортных институтов, где они получили необходимые сертификаты соответствия всем

требованиям для объектов инфраструктуры. С их помощью осуществляется антикоррозионная защита не только железнодорожных мостов, но и других транспортных сооружений.

В частности, их использовали при возведении автодорожной развязки на трассе Джубга – Сочи, при строительстве опор эстакад автомобильных мостовых переходов через Волгу в Ульяновске и Обь в Сургуте, путепровода в Ростове-на-Дону.

Предлагаемые специалистами центра лакокрасочные материалы повышают морозостойкость конструкций и сохранность арматуры железобетона. Поэтому их рекомендуется применять для защиты объектов, эксплуатирующихся на открытом воздухе и подвергающихся воздействию агрессивных газов.

В связи с этим данный материал недавно использовали при отделке цеха металлопроката Магнитогорского металлургического комбината. В результате улучшился внешний вид конструкций, возросла их водонепроницаемость и морозостойкость.

Андрей Стрельцов

Модернизация

Крановый подход

Закупка техники в кризис привела к значительному росту погрузки

Модернизация Уфимской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ Куйбышевской дирекции по управлению терминально-складским комплексом в два раза увеличила её переработку.

В конце прошлого года на станции Черниковка – одном из четырёх производственных участков дистанции – установили мощный козловый кран. Выбор этого участка не случаен: именно на Черниковку приходится основной грузопоток не только для предприятий Башкирского региона, но и Волго-Камского. В зоне ответственности участка две станции – Аша и Дёма. Грузы с них стекаются в Черниковку и идут клиентам уже собственным автотранспортом дистанции.

В кризис дистанция, по словам её начальника Юрия Мурсалимова, стала закупать новую технику: погрузчики, контейнерные пролёты может выгружать грузы из полувагонов и открытого подвижного состава. За счёт этого в феврале переработка в дистанции выросла почти вдвое. По словам Юрия Мурсалимова, сегодня показателя работы уже вполне сопоставимы с уровнем 2008 года. И есть реальная перспектива



ФОТО: РОМАН БИРНИН

пролёт 13 м, поэтому мы можем выгружать длинномеры – трубы, арматуру, металлоконструкции, – говорит начальник Черниковского производственного участка Радик Латыпов.

Кроме того, обычный кран работает только с контейнерными платформами, а с удлинённым пролётом может выгружать грузы из полувагонов и открытого подвижного состава. За счёт этого в феврале переработка в дистанции выросла почти вдвое. По словам Юрия Мурсалимова, сегодня показателя работы уже вполне сопоставимы с уровнем 2008 года. И есть реальная перспектива

Решение о покупке техники оправдало себя полностью

увеличения объёмов погрузки-выгрузки. Значительно возрос импорт из Китая, Кореи и Японии в адрес резидентов особой экономической зоны «Алабуга» в Татарии. Туда поступают оборудование, запчасти и автокомпоненты.

В штате дистанции 89 человек – механизаторы комплексных бригад, крановщики, водители погрузчиков и автотранспорта. 22 железнодорожных козловых крана, в том числе два – с удлинёнными пролётами для обработки длинно-

мерных грузов. В прошлом году коллектив дистанции в каждом квартале занимал призовые места в отраслевом соревновании, а по итогам года Нижнекамский производственный участок вышел в лидеры среди профильных предприятий сети. Секрет успеха прост – точное выполнение обязательств перед клиентами.

– Завоз контейнеров под погрузку и получение грузов для грузополучателей происходит по принципу «от двери до двери» и согласно графику. Клиенты получают информацию о подходе контейнера, а затем и о точном времени его прибытия на станцию. При этом клиенту не требуется приезжать самому. Дистанция работает по доверенности и может доставить контейнер грузополучателю самостоятельно своим транспортом, – поясняет начальник Нижнекамского производственного участка Сергей Спиридонов.

При этом в результативности и качестве работы заинтересованы все сотрудники: их премиальные зависят от количества рейсов, точности доставки грузов, качества обслуживания клиентов предприятия – в целом от доходов дистанции.

Дмитрий Попов,
соб. корр. «Гудка»
САМАРА

ОФИЦИАЛЬНО

Лучшие на сети

Филиалы и структурные подразделения ОАО «РЖД», добившиеся наивысших результатов по итогам работы за 2010 год, с присуждением первого места коллективам:

- Северной железной дороги;
- Западно-Сибирской железной дороги;
- Сольвычегодского отделения Северной дороги;
- Петропавловского отделения Южно-Уральской дороги;
- Кузбасского отделения Западно-Сибирской дороги;
- Забайкальского территориального центра фирменного транспортного обслуживания;
- Северо-Кавказской дирекции по ремонту грузовых вагонов;
- Дорожной дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении Северо-Кавказской дороги;
- Станции Березники-сортировочная Свердловской дирекции управления движением;
- Станции Магнитогорск-грузовой Южно-Уральской дирекции управления движением;
- Эксплуатационного локомотивного депо Ртишево-Восточное Юго-Восточной дороги;
- Ремонтного локомотивного депо Тихорецкая Северо-Кавказской дирекции по ремонту тягового подвижного состава;
- Эксплуатационного вагонного депо Краснодар Северо-Кавказской дороги;
- Эксплуатационного вагонного депо Лоста Северной дороги;
- Вагонного ремонтного депо Люблино Московской дирекции по ремонту грузовых вагонов;
- Ноябрьской дистанции пути Свердловской железной дороги;
- Зеленогорской дистанции пути Октябрьской дороги;
- Путевой машинной станции № 183 Восточно-Сибирской дирекции по ремонту пути;
- Путевой машинной станции № 176 Южно-Уральской дирекции по ремонту пути;
- Вокзала Нижний Новгород Горьковской региональной дирекции железнодорожных вокзалов;
- Биробиджанской дистанции сигнализации, централизации и блокировки Дальневосточной дороги;
- Рузаевской дистанции сигнализации, централизации и блокировки Куйбышевской дороги;
- Санкт-Петербургского информационно-вычислительного центра;
- Кировского регионального центра связи Нижегородской дирекции связи Центральной станции связи;
- Комсомольской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций Дальневосточной дирекции по управлению терминально-складским комплексом;
- Дирекции по эксплуатации зданий Горьковской дороги;
- Екатеринбургской дирекции материально-технического обеспечения Росжелдорснаба.

Проектно-конструкторские и проектно-конструкторско-технологические бюро – филиалы ОАО «РЖД», признанные победителями по итогам соревнования за 2010 год, с присуждением: Первого места коллективу: Проектно-конструкторского бюро локомотивного хозяйства;
Второго места коллективу: Проектно-конструкторского бюро вагонного хозяйства;
Третьего места коллективу: Проектно-конструкторско-технологического бюро по системам информатизации.

Негосударственные учреждения здравоохранения ОАО «РЖД», признанные победителями по итогам соревнования за 2010 год, с присуждением: Первого места коллективу: Негосударственного учреждения здравоохранения «Дорожная клиническая больница на станции Саратов-2 ОАО «РЖД»;
Второго места коллективу: Негосударственного учреждения здравоохранения «Дорожная клиническая больница на станции Воронеж-1 ОАО «РЖД»;
Третьего места коллективу: Негосударственного учреждения здравоохранения «Узловая больница на станции Орск ОАО «РЖД».

Дирекция социальной сферы – структурные подразделения железных дорог, признанные победителями по итогам соревнования за 2010 год, с присуждением: Первого места коллективу: Дирекции социальной сферы Северо-Кавказской дороги;
Второго места коллективу: Дирекции социальной сферы Юго-Восточной железной дороги;
Третьего места коллективу: Дирекции социальной сферы Дальневосточной дороги.

Список коллективов бригад колонн, участков, смен, признанных победителями соревнования за 2010 год
По хозяйству перевозок

- Бригада станции Магнитогорск-грузовой Южно-Уральской дороги (руководитель Дубовицкая Р.В.);
- бригада станции Оренбург Южно-Уральской дороги (руководитель Мاستрюков С.В.);
- смена станции Дача Долгорукова Октябрьской дирекции управления движением (руководитель Юматова Е.Ю.);
- смена Диспетчерского центра управления движением Дирекции управления движением Московской дороги (руководитель Ладыгин А.М.);
- смена станции Бирюлево-товарная Московской дороги (руководитель Крючкова В.И.);
- смена станции Перово Московской дороги (руководитель Петренко В.В.);
- смена станции Курбакинская Московской дороги (руководитель Кобылкина В.М.);

- смена станции Канаш Горьковской дирекции управления движением (руководитель Николаев С.М.);
- смена станции Череповец-1 Северной дирекции управления движением (руководитель Зеленев А.А.);
- смена станции Татьяна Приволжской дирекции управления движением (руководитель Сопов Ю.В.);
- смена станции Волжский Приволжской дирекции управления движением (руководитель Шайдулин И.С.);
- смена Диспетчерского центра управления перевозками Свердловской дирекции управления движением (руководитель Москалев А.М.);
- смена станции Екатеринбург-сортировочный Свердловской дирекции управления движением (руководитель Шувалов В.Н.);
- смена станции Прокопьевск Западно-Сибирской дороги (руководитель Шарая Т.Е.);
- смена станции Ерунаково Западно-Сибирской дороги (руководитель Поморцева И.Ю.);
- смена станции Уруша Забайкальской дирекции управления движением (руководитель Завьялов Г.Ф.);
- смена станции Тында Дальневосточной дирекции управления движением (руководитель Валлич Н.А.).

По локомотивному хозяйству

- Бригада эксплуатационного депо Санкт-Петербург-пассажирский-Московский Октябрьской дороги (руководитель Ушанчиков А.Г.);
- бригада эксплуатационного депо Великие Луки Октябрьской дороги (руководитель Колесников С.А.);
- бригада эксплуатационного депо Ржев Октябрьской дороги (руководитель Иванов Н.А.);
- бригада эксплуатационного депо Суоярви Октябрьской дороги (руководитель Ларионов Д.П.);
- бригада ремонтного депо Петрозаводск Октябрьской дирекции по ремонту тягового подвижного состава (руководитель Барунцов А.Л.);
- бригада эксплуатационного депо Ершов Приволжской дороги (руководитель Равилов А.М.);
- бригада эксплуатационного депо Анисовка Приволжской дороги (руководитель Зеленикин А.В.);
- бригада ремонтного депо Саратов Приволжской дирекции по ремонту тягового подвижного состава (руководитель Шалашов А.И.);
- бригада ремонтного депо Волгоград Приволжской дирекции по ремонту тягового подвижного состава (руководитель Челядин А. А.);
- бригада эксплуатационного депо Уфа Куйбышевской дороги (руководитель Рамазанов Р.Р.);
- бригада эксплуатационного депо Рузаевка Куйбышевской дороги (руководитель Жадеев Е.Г.);
- бригада ремонтного депо Пермь Свердловской дирекции по ремонту тягового подвижного состава (руководитель Скобелин В.Г.);
- бригада эксплуатационного депо Курган Южно-Уральской дороги (руководитель Пузаков С.В.);
- бригада эксплуатационного депо Златоуст Южно-Уральской дороги (руководитель Староверов В.Д.);
- бригада эксплуатационного депо Белогорск Забайкальской дороги (руководитель Веселов Д.Л.);
- бригада ремонтного депо Дальневосточное Дальневосточной дирекции по ремонту тягового подвижного состава (руководитель Рыхлов А.В.);
- колонна эксплуатационного депо Новомосковск Московской дороги (руководитель Ежов Ю.А.);
- колонна эксплуатационного депо Вязьма-сортировочная Московской дороги (руководитель Титов С.А.);
- колонна эксплуатационного депо Киров Горьковской дороги (руководитель Хорошавин В.Л.);
- колонна эксплуатационного депо Кавказская Северо-Кавказской дороги (руководитель Никулин С.А.);
- колонна эксплуатационного депо Лиски-Узловая Юго-Восточной дороги (руководитель Блинов А.В.);
- колонна эксплуатационного депо Камышлов Свердловской дороги (руководитель колонны Чикунов Д.В.);
- колонна эксплуатационного депо Белово Западно-Сибирской дороги (руководитель Тихонов С.Н.);
- колонна эксплуатационного депо Ачинск-1 Красноярской дороги (руководитель Копылов С.Г.);
- колонна эксплуатационного депо Хилок Забайкальской дороги (руководитель Карпов С.В.);
- колонна эксплуатационного депо Хабаровск-2 Дальневосточной дороги (руководитель Макиевский С.А.);
- участок ремонтного депо Санкт-Петербург-сортировочный-Витебский Октябрьской дирекции по ремонту тягового подвижного состава (руководитель Михайлов В.В.);
- участок ремонтного депо Санкт-Петербург Октябрьской дирекции по ремонту тягового подвижного состава (руководитель Нестеров Ю.А.);
- участок ремонтного депо Кандалакша Октябрьской дирекции по ремонту тягового подвижного состава (руководитель Кочетков А.М.);
- участок ремонтного депо Лихоборы Московской дирекции по ремонту тягового подвижного состава (руководитель Филиппин Ф.В.);
- участок ремонтного депо Москва-сортировочная Московской дирекции по ремонту тягового подвижного состава (руководитель Безотосный Е.А.);
- участок ремонтного депо Артемовский Свердловской дирекции по ремонту тягового подвижного состава (руководитель Пономарев В.Н.);
- участок ремонтного депо Амурское Дальневосточной дирекции по ремонту тягового подвижного состава (руководитель Васильев А.В.);
- участок ремонтного депо Приморское Дальневосточной дирекции по ремонту тягового подвижного состава (руководитель Китаев Р.А.);
- участок ремонтного депо Сибирцево Дальневосточной дирекции по ремонту тягового подвижного состава (руководитель Швед В.А.);
- смена ремонтного депо Елец Юго-Восточной дирекции по ремонту тягового подвижного состава (руководитель Сотников А.Д.);
- смена ремонтного депо Петроввальское Приволжской дирекции по ремонту тягового подвижного состава (руководитель Тендяш В.М.).

По вагонному хозяйству

- Бригада эксплуатационного депо Санкт-Петербург-сортировочный-Московский Октябрьской дороги (руководитель Осипов В.Е.);
- бригада ремонтного депо Зелецино Горьковской дирекции по ремонту грузовых вагонов (руководитель Байкина Р.А.);
- бригада ремонтного депо Ярославль Северной дирекции по ремонту грузовых вагонов (руководитель Шапкина Т.П.);
- бригада эксплуатационного депо Лиски Юго-Восточной дороги (руководитель Бениев А.Н.);
- бригада ремонтного депо Саратов Приволжской дирекции по ремонту грузовых вагонов (руководитель Еремина Т.В.);
- бригада ремонтного депо Ульяновск Куйбышевской дирекции по ремонту грузовых вагонов (руководитель Игнатьева Л.Л.);
- бригада ремонтного депо Чусовская Свердловской дирекции по ремонту грузовых вагонов (руководитель Дюпина О.Б.);
- бригада ремонтного депо Тында Дальневосточной дирекции по ремонту грузовых вагонов (руководитель Павлович Р.Ю.);
- участок ремонтного депо Санкт-Петербург-сортировочный-Витебский Октябрьской дирекции по ремонту грузовых вагонов (руководитель Титанов А.А.);
- участок ремонтного депо Лянгасово Горьковской дирекции по ремонту грузовых вагонов (руководитель Титов В.А.);
- участок ремонтного депо Златоуст Южно-Уральской дирекции по ремонту грузовых вагонов (руководитель Попова В.А.);
- участок ремонтного депо Иланская Восточно-Сибирской дирекции по ремонту грузовых вагонов (руководитель Никитина Н.Н.);
- смена эксплуатационного депо Тула Московской дороги (руководитель Кораблин А.А.);
- смена ремонтного депо Люблино Московской дирекции по ремонту грузовых вагонов (руководитель Логинов В.Н.);
- смена эксплуатационного депо Лянгасово Горьковской дороги (руководитель Лаврин С.В.);
- смена эксплуатационного депо Ярославль-Главный Северной дороги (руководитель Родионов В.Л.);
- смена эксплуатационного депо Лихая Северо-Кавказской дороги (руководитель Капустин А.Л.);
- смена эксплуатационного депо Им. Максима Горького Приволжской дороги (руководитель Миколайчук А.П.);
- смена эксплуатационного депо Пенза Куйбышевской дороги (руководитель Кормаков О.В.);
- смена эксплуатационного депо Свердловск-сортировочный Свердловской дороги (руководитель Марков Г.В.);
- смена эксплуатационного депо Курган Южно-Уральской дороги (руководитель Савченко А.Г.);
- смена ремонтного депо Челябинск Южно-Уральской дирекции по ремонту грузовых вагонов (руководитель Паливиец М.Ю.);
- смена эксплуатационного депо Алтайская Западно-Сибирской дороги (руководитель Аверьянов А.Ф.);
- смена ремонтного депо Тайга Западно-Сибирской дирекции по ремонту грузовых вагонов (руководитель Артеменко Н.Н.);
- смена эксплуатационного депо Абакан Красноярской дороги (руководитель Фадеев А.Г.);
- смена эксплуатационного депо Суховская-Южная Восточно-Сибирской дороги (руководитель Бондарев В.Г.);
- смена эксплуатационного депо Борзя Забайкальской дороги (руководитель Лопатин В.В.).

По хозяйству пути

- Бригада Маловишерской дистанции пути Октябрьской дороги (руководитель Курбанов С.В.);
- бригада Апатитской дистанции пути Октябрьской дороги (руководитель Беляев А.А.);
- бригада путевой машинной станции по эксплуатации и ремонту путевых машин № 332 Московской дороги (руководитель Соловьев А.В.);
- бригада Арзамасской специализированной путевой машинной станции № 339 Горьковской дороги (руководитель Пестриков Р.В.);
- бригада Грязовецкой дистанции пути Северной дороги (руководитель Лебедев Д.В.);
- бригада Самарской дистанции пути Куйбышевской дороги (руководитель Уткин А.Г.);
- бригада Кротовской дистанции пути Куйбышевской дороги (руководитель Холоднин Т.А.);
- бригада Петуховской дистанции пути Южно-Уральской дороги (руководитель Горох Е.А.);
- бригада Анжерской дистанции пути Западно-Сибирской дороги (руководитель Немойкин А.С.);
- бригада Коршуниха-Ангарской дистанции пути Восточно-Сибирской дороги (руководитель Ковалев А.В.);
- бригада Чунской дистанции пути Восточно-Сибирской дороги (руководитель Важенин С.П.);
- бригада Могзонской дистанции пути Забайкальской дороги (руководитель Шведов А.А.);
- бригада Читинской дистанции пути Забайкальской дороги (руководитель Петров С.Ю.);
- бригада путевой машинной станции № 11 Забайкальской дирекции по ремонту пути (руководитель Шилов Е.В.);
- бригада Юкталинской дистанции пути Дальневосточной дороги (руководитель Иванюк С.З.);
- колонна опытной путевой машинной станции № 27 Северо-Кавказской дирекции по ремонту пути (руководитель Исмаилов М.А.);
- колонна путевой машинной станции № 153 Юго-Восточной дирекции по ремонту пути (руководитель Трифонов С.Н.);
- колонна путевой машинной станции № 200 Приволжской дирекции по ремонту пути (руководитель Завидняк С.А.);
- колонна путевой машинной станции № 149 Куйбышевской дирекции по ремонту пути (руководитель Моор Я.Я.);
- колонна путевой машинной станции № 36 Южно-Уральской дирекции по ремонту пути (руководитель Валеев Р.Н.);
- участок путевой машинной станции № 77 Октябрьской дирекции по ремонту пути «Путьрем» (руководитель Ахметов Р.А.);
- участок Калининградской дистанции пути Калининградской дороги (руководитель Коженатов А.А.);

- участок Льговской дистанции пути Московской дороги (руководитель Черняков А.Ф.);
- участок путевой машинной станции № 4 Московской дирекции по ремонту пути (руководитель Базаркина Н.М.);
- участок Шахунской дистанции пути Горьковской дороги (руководитель Потемин Н.Е.);
- участок путевой машинной станции № 31 Горьковской дирекции по ремонту пути (руководитель Ермолин М.Ю.);
- участок путевой машинной станции № 230 Горьковской дирекции по ремонту пути (руководитель Ушаков В.В.);
- участок Кулойской дистанции пути Северной дороги (руководитель Снежуров Н.П.);
- участок Миллеровской дистанции пути Северо-Кавказской дороги (руководитель Полетаев П.В.);
- участок Воронежской дистанции пути Юго-Восточной дороги (руководитель Внуков А.Н.);
- участок Белгородской дистанции пути Юго-Восточной дороги (руководитель Бережной О.А.);
- участок Астраханской дистанции пути Приволжской дороги (руководитель Грачев А.В.);
- участок Волгодонской дистанции пути Приволжской дороги (руководитель Фролов К.Э.);
- участок путевой машинной станции № 208 Куйбышевской дирекции по ремонту пути (руководитель Комаров В.А.);
- участок Ноябрьской дистанции пути Свердловской дороги (руководитель Валеева Н.А.);
- участок Кушвинской дистанции пути Свердловской дороги (руководитель Драчков Е.Г.);
- участок путевой машинной станции № 168 Свердловской дирекции по ремонту пути (руководитель Пьянков А.В.);
- участок Варгашинской дистанции пути Южно-Уральской дороги (руководитель Штейнгауэр И.Л.);
- участок Каменской дистанции пути Западно-Сибирской дороги (руководитель Ледомский А.П.);
- участок вагонного ремонтного депо Татарская Западно-Сибирской дирекции по ремонту пути (руководитель Радионов А.С.);
- участок Боготольской дистанции пути Красноярской дороги (руководитель Бутан М.А.);
- участок Дубининской дистанции пути Красноярской дороги (руководитель Коробейников С.Г.);
- участок путевой машинной станции № 56 Восточно-Сибирской дирекции по ремонту пути (руководитель Грибанов В.Ю.);
- участок Спасск-Дальненской дистанции пути Дальневосточной дороги (руководитель Елицкий С.И.);
- участок Ружинской дистанции пути Дальневосточной дороги (руководитель Шилин И.Н.);
- участок путевой машинной станции № 220 Дальневосточной дирекции по ремонту пути (руководитель Скворцов К.Г.).

По пассажирскому хозяйству

- Бригада моторвагонного депо Сакмарская Дорожной дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении Южно-Уральской дороги (руководитель Артамонов В.В.);
- колонна локомотивного депо Белореченское Краснодарской дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении Северо-Кавказской дороги (руководитель Романчук Н.И.);
- участок Гатчинский дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении «Санкт-Петербург-пригород» Дирекции пригородных перевозок «Транском» Октябрьской дороги (руководитель Кот Т.Б.);
- участок моторвагонного депо Лобня Московской моторвагонной дирекции Пригородной дирекции Московской дороги (руководитель Мукоедов К.И.);
- участок моторвагонного депо Смоленск-1 Московской моторвагонной дирекции Пригородной дирекции Московской дороги (руководитель Железняков И.В.);
- участок моторвагонного депо Анисовка Приволжской дороги (руководитель Лентяев В.А.);
- участок моторвагонного депо Новосибирск Дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении Западно-Сибирской дороги (руководитель Узинский С.В.);
- смена вокзала станции Кузино Дорожной дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении Свердловской дороги (руководитель Бушуева М. А.).

По хозяйству автоматики, телемеханики и связи

- Бригада службы связи аппарата управления ОАО «РЖД» Центральной станции связи (руководитель Титкова Р.Н.);
- бригада Дновской дистанции сигнализации, централизации и блокировки Октябрьской дороги (руководитель Унтон И.Б.);
- бригада Мурманского регионального центра связи Октябрьской дирекции связи (руководитель Котов А.В.);
- бригада Смоленского регионального центра связи Московской дирекции связи (руководитель Нахаев Р.М.);
- бригада Кировской дистанции сигнализации, централизации и блокировки Горьковской дороги (руководитель Баженов А.Ю.);
- бригада Вологодской дистанции сигнализации, централизации и блокировки Северной дороги (руководитель Смирнов А.С.);
- бригада Ярославского регионального центра связи Ярославской дирекции связи (руководитель Чистякова Н.Н.);
- бригада Тамбовской дистанции сигнализации, централизации и блокировки Юго-Восточной дороги (руководитель Дудалаков В.В.);
- бригада Демской дистанции сигнализации, централизации и блокировки Куйбышевской дороги (руководитель Наконечный П.Г.);
- бригада Тюменской дистанции сигнализации, централизации и блокировки Свердловской дороги (руководитель Прудников О.А.);
- бригада дистанции сигнализации и связи № 2 Петропавловского отделения Южно-Уральской дороги (руководитель Раков А.Г.)
- бригада Курганского регионального центра связи Челябинской дирекции связи (руководитель Жилина Л.А.);
- бригада Улан-Удэнского регионального центра связи Иркутской дирекции связи (руководитель Проккопец А.М.);
- бригада Магдагачинской дистанции сигнализации, централизации и блокировки Забайкальской дороги (руководитель Чернышев О.А.);
- бригада Белогорского регионального центра связи Читинской дирекции связи (руководитель Никуленко И.В.);

- бригада Спасск-Дальненской дистанции сигнализации, централизации и блокировки Дальневосточной дороги (руководитель Савченко В.В.);
- участок Сальской дистанции сигнализации, централизации и блокировки Северо-Кавказской дороги (руководитель Ковалев В.Е.);
- участок Волгоградской дистанции сигнализации, централизации и блокировки Приволжской (руководитель Шатков С.Н.);
- участок Пермского регионального центра связи Екатеринбургской дирекции связи (руководитель Ларионов В.А.);
- участок Тайгинской дистанции сигнализации, централизации и блокировки Западно-Сибирской дороги (руководитель Ануфриева С.П.).

По хозяйству коммерческой работы в сфере грузовых перевозок

- Бригада Елецкого участка производства Юго-Восточной дирекции по управлению терминально-складским комплексом (руководитель Коноплев О.А.);
- бригада Астраханской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций Приволжской дирекции по управлению терминально-складским комплексом (руководитель Тазиев Р.Х.);
- бригада Комсомольской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций Дальневосточной дирекции по управлению терминально-складским комплексом (руководитель Белоусов В.К.);
- участок Калининградской дирекции по управлению терминально-складским комплексом (руководитель Ваксман Л.П.);
- участок Тульской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций Московской дирекции по управлению терминально-складским комплексом (руководитель Томилин И.Л.);
- участок Горьковской дирекции по управлению терминально-складским комплексом (руководитель Тренин С.А.);
- участок Северо-Кавказской дирекции по управлению терминально-складским комплексом (руководитель Широкобородов М.Л.);
- участок Уфимской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ Куйбышевской дирекции по управлению терминально-складским комплексом (руководитель Коннова В.И.);
- участок Владивостокской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций Дальневосточной дирекции по управлению терминально-складским комплексом (руководитель Науменко И.Ю.);
- участок – дистанционная мастерская Сахалинской дирекции по управлению терминально-складским комплексом (руководитель Ларин М.П.).

По хозяйству электрификации и электроснабжения

- Бригада Тверской дистанции электроснабжения Октябрьской дороги (руководитель Яблоков Д.А.);
- бригада Панковской дистанции электроснабжения Московской дороги (руководитель Голев М.Е.);
- бригада Горьковской дистанции электроснабжения Горьковской дороги (руководитель Софрыжов В.А.);
- бригада Архангельской дистанции электроснабжения Северной дороги (руководитель Палкин Е.А.);
- бригада Кавказской дистанции электроснабжения Северо-Кавказской дороги (руководитель Вонсович Е.Н.);
- бригада Россошанской дистанции электроснабжения Юго-Восточной дороги (руководитель Зубков В.С.);
- бригада Петровальской дистанции электроснабжения Приволжской дороги (руководитель Фризен А.Г.);
- бригада Пензенской дистанции электроснабжения Куйбышевской дороги (руководитель Абросимов М.И.);
- бригада Ишимской дистанции электроснабжения Свердловской дороги (руководитель Шумов А.В.);
- бригада Шадринской дистанции электроснабжения Южно-Уральской дороги (руководитель Пичугов В.П.);
- бригада Инской дистанции электроснабжения Западно-Сибирской дороги (руководитель Петруханов Е.Л.);
- бригада Красноярской дистанции электроснабжения Красноярской дороги (руководитель Гуренко С.В.);
- бригада Улан-Удэнской дистанции электроснабжения Восточно-Сибирской дороги (руководитель Ветошников А.Ю.);
- бригада Читинской дистанции электроснабжения Забайкальской дороги (руководитель Кузаков А.А.);
- бригада Февральской дистанции электроснабжения Дальневосточной дороги (руководитель Погорелов С.В.).

По хозяйству гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения

- Бригада Санкт-Петербургского эксплуатационного центра Дирекции по тепловодоснабжению Октябрьской дороги (руководитель Ежиков А.И.);
- бригада Рузаевской дистанции гражданских сооружений Куйбышевской дороги (руководитель Федулова Н.А.);
- бригада Петропавловской дистанции гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения Южно-Уральской дороги (руководитель Тютонников А.Н.);
- бригада Читинского регионального центра Дирекции по тепловодоснабжению Забайкальской дороги (руководитель Волков В.В.);
- участок Петрозаводского эксплуатационного центра Дирекции по тепловодоснабжению Октябрьской дороги (руководитель Иванов М.Н.);
- участок Калужской дистанции гражданских сооружений Московской дороги (руководитель Мартынцев Г.Д.);
- участок Брянской дистанции гражданских сооружений Московской дороги (руководитель Сузилов И.Г.);
- участок Астраханской дистанции гражданских сооружений Приволжской дороги (руководитель Полощайка Г.С.);
- участок Уссурийской дистанции гражданских сооружений Дальневосточной дороги (руководитель Финюкова Л.И.);
- участок Тындинской дистанции гражданских сооружений Дальневосточной дороги (руководитель Петухова М.В.).

По хозяйству материально-технического снабжения

- Бригада Минераловодского отдела материально-технического обеспечения Ростовской дирекции материально-технического обеспечения (руководитель Ефремов В.В.);
- бригада Главного материального склада Челябинской дирекции материально-технического обеспечения (руководитель Энгельман К.В.);
- бригада Омского отдела материально-технического обеспечения Новосибирской дирек-

ции материально-технического обеспечения (руководитель Шингиреев М.И.);

- участок Вологодского отдела Ярославской дирекции материально-технического обеспечения (руководитель Пелевин Ю.А.).

Работники массовых профессий – победители соревнования за 2010 год, которым присваивается звание «Лучший по профессии на железнодорожном транспорте»

По ЦФТО

АНИСИМОВА Светлана Григорьевна, агент станции Новая Еловка линейного агентства фирменного транспортного обслуживания станции Ачинск-1 Енисейского агентства фирменного транспортного обслуживания

ГАГАРИНОВА Надежда Мироновна, агент станции Углеуральская Березниковского линейного агентства фирменного транспортного обслуживания Пермского агентства фирменного транспортного обслуживания

КАЧУР Наталья Леонидовна, агент линейного агентства станции Новороссийск Краснодарского агентства фирменного транспортного обслуживания

КРЫСИНА Наталья Владимировна, агент линейного агентства фирменного транспортного обслуживания станции Находка-Восточная Владивостокского агентства фирменного транспортного обслуживания

НИКИШИНА Тамара Петровна, агент линейного агентства фирменного транспортного обслуживания на станции Брянск-Орловский Московского территориального центра фирменного транспортного обслуживания.

По хозяйству перевозок

БЫКОВ Александр Анатольевич, составитель поездов станции Котлас-Южный Северной дирекции управления движением

ИВАНЧЕНКО Анатолий Васильевич, составитель поездов станции Петропавловск Южно-Уральской дороги

КАРЕВ Александр Васильевич, составитель поездов станции Тыгда Забайкальской дирекции управления движением

СЕРГИЕНКО Александр Витальевич, составитель поездов станции Ванино Дальневосточной дирекции управления движением

СЕРЖАНОВ Юрий Николаевич, составитель поездов станции Валуйки Юго-Восточной дирекции управления движением

СОЛДАТОВ Игорь Анатольевич, составитель поездов станции Фокино Московской дороги

ТРЕТЬЯКОВ Алексей Васильевич, составитель поездов станции Березники-сортировочные Свердловской дирекции управления движением

РЫЧКОВ Александр Викторович, старший регулировщик скорости движения вагонов станции Сызрань-1 Куйбышевской дирекции управления движением

РЯБЦОВ Вячеслав Николаевич, регулировщик скорости движения вагонов станции Нижний Новгород-сортировочный Горьковской дирекции управления движением

СТЕПИН Александр Александрович, регулировщик скорости движения вагонов станции Смоленск-сортировочный Московской дороги

ГАВРИЛОВА Елизавета Сергеевна, старший оператор технологического центра обработки поездной информации и перевозочных документов станции Карымская Забайкальской дирекции управления движением

ГЛАДУН Елена Викторовна, старший оператор технологического центра обработки поездной информации и перевозочных документов станции Казинка Юго-Восточной дирекции управления движением

КУДЛА Ольга Анатольевна, старший оператор технологического центра обработки поездной информации и перевозочных документов станции Москва Западно-Сибирской дороги

ЕПАНЕШНИКОВА Надежда Геннадьевна, оператор технологического центра обработки поездной информации и перевозочных документов станции Бердяуш Южно-Уральской дороги

БАБИНЦЕВ Николай Петрович, старший дежурный стрелочного поста станции Белка-Слободская Горьковской дирекции управления движением

МОНАХОВА София Андреевна, дежурный стрелочного поста станции Фурманов Северной дирекции управления движением

ПЕТРОВА Сусанна Николаевна, дежурный стрелочного поста станции Берёзки Октябрьской дирекции управления движением

ЕГОРОВА Ольга Николаевна, приёмосдатчик груза и багажа станции Александров-1 Московской дороги

МИГУНОВА Наталья Михайловна, приёмосдатчик груза и багажа станции Кемерово Западно-Сибирской дороги

ПОПОВА Елена Николаевна, приёмосдатчик груза и багажа станции Октябрьск Куйбышевской дирекции управления движением

ПУОЛАКАЙНЕН Галина Викторовна, приёмосдатчик груза и багажа станции Бологое-Московское Октябрьской дирекции управления движением

ФИЛАТОВА Ольга Ивановна, приёмосдатчик груза и багажа станции Долгоруково Юго-Восточной дирекции управления движением

ХОЛОДОВА Зоя Михайловна, приёмосдатчик груза и багажа станции Оренбург Южно-Уральской дороги

СЕРЕДИНА Ольга Станиславовна, приёмщик поездов станции Им. Максима Горького Приволжской дирекции управления движением

По локомотивному хозяйству

АБРОСИМОВ Владимир Фёдорович, машинист электроваза эксплуатационного депо Россошь Юго-Восточной дороги

АЛЕКСЕЕВ Виктор Кузьмич, машинист электроваза эксплуатационного депо Карталы Южно-Уральской дороги

БЕЛОУСОВ Евгений Владимирович, машинист тепловаза эксплуатационного депо Войновка Свердловской дороги

ДЕРМАНСКИЙ Сергей Иванович, машинист электроваза эксплуатационного депо Сальск Северо-Кавказской дороги

ИВАНОВ Олег Леонидович, машинист тепловаза эксплуатационного депо Мурманск Октябрьской дороги

КОВАЛЕВ Владимир Николаевич, машинист тепловаза эксплуатационного депо Орехово Московской дороги

ЛЕБЕДЕВ Дмитрий Григорьевич, машинист электроваза эксплуатационного депо Горький-сортировочный Горьковской дороги

МАРКОВ Сергей Анатольевич, машинист электроваза эксплуатационного депо Красноуфимск Горьковской дороги

ПЕТРОВ Алексей Николаевич, машинист электроваза эксплуатационного депо Бабаево Октябрьской дороги

САВЕЛЬЕВ Александр Алексеевич, машинист тепловаза эксплуатационного депо Санкт-Петербург-Варшавский Октябрьской дороги

СИЛУЯНОВ Юрий Алексеевич, машинист тепловаза эксплуатационного депо Пенза Куйбышевской дороги

СОЛОВЬЕВ Владимир Петрович, машинист электроваза эксплуатационного депо Анисовка Приволжской дороги

ТОКАРЕВ Сергей Анатольевич, машинист тепловаза эксплуатационного депо Новый Ургал Дальневосточной дороги

ТОМИЛИН Сергей Алексеевич, машинист электроваза эксплуатационного депо Белогорск Забайкальской дороги

УХАЧ Николай Иванович, машинист тепловаза эксплуатационного депо Печора Северной дороги

ЧЕКРЫГИН Сергей Николаевич, машинист электроваза эксплуатационного депо Карасук Западно-Сибирской дороги

ШАРДАКОВ Владимир Петрович, машинист электроваза эксплуатационного депо Боготол Красноярской дороги

ШЕЛЕХОВ Алексей Геннадьевич, машинист тепловаза эксплуатационного депо Улан-Удэ Восточно-Сибирской дороги

ШЕПЕЛЕВ Юрий Михайлович, машинист тепловаза Дирекции тяги Калининградской дороги

ПРОХОРОВ Дмитрий Сергеевич, машинист электроваза эксплуатационного депо Буй Северной дороги

ТИПИКИН Александр Васильевич, бригадир ремонтного депо Верхний Баскунчак Приволжской дирекции по ремонту тягового подвижного состава

ВИНОГРАДОВ Алексей Николаевич, слесарь по ремонту подвижного состава депо Москва-сортировочная Московской дирекции по ремонту тягового подвижного состава

ГАРИБАШВИЛИ Руслан Вахтангович, слесарь по ремонту подвижного состава депо Лихоборы Московской дирекции по ремонту тягового подвижного состава

ГОРНОСТАЕВ Виктор Васильевич, слесарь по ремонту подвижного состава депо Зиминское Восточно-Сибирской дирекции по ремонту тягового подвижного состава

КАРПОВ Андрей Евгеньевич, слесарь по ремонту подвижного состава депо Волхов Октябрьской дирекции по ремонту тягового подвижного состава.

КИРЕЕВ Андрей Владимирович, слесарь по ремонту подвижного состава депо Саратов Приволжской дирекции по ремонту тягового подвижного состава

КИРПИЧЕВ Александр Сергеевич, слесарь по осмотру и ремонту локомотивов депо Елец Юго-Восточной дирекции по ремонту тягового подвижного состава

МИХАЙЛОВСОВ Геннадий Пантелеевич, слесарь по ремонту подвижного состава депо Россошь-пассажирская Юго-Восточной дирекции по ремонту тягового подвижного состава

ОКУНЕВ Иван Борисович, слесарь по ремонту подвижного состава депо Малая Вишера Октябрьской дирекции по ремонту тягового подвижного состава

ПАВЛУХИН Геннадий Анатольевич, слесарь по осмотру и ремонту локомотивов депо Лиски Юго-Восточной дирекции по ремонту тягового подвижного состава

ПШЕНОВ Михаил Тихонович, слесарь по ремонту подвижного состава депо Ершовское Приволжской дирекции по ремонту тягового подвижного состава

РАВИНСКИЙ Валерий Викторович, слесарь по ремонту подвижного состава депо Красноярск Красноярской дирекции по ремонту тягового подвижного состава

САМОФАЛОВ Николай Владимирович, слесарь по ремонту подвижного состава депо Курск Московской дирекции по ремонту тягового подвижного состава

СТЕПАНОВ Олег Иванович, слесарь по ремонту подвижного состава депо Абакан-1 Красноярской дирекции по ремонту тягового подвижного состава

СТРАШКО Юрий Михайлович, слесарь по ремонту подвижного состава депо Приморское Дальневосточной дирекции по ремонту тягового подвижного состава

ТРЕТЬЯКОВ Александр Георгиевич, слесарь по ремонту подвижного состава депо Артемовский Свердловской дирекции по ремонту тягового подвижного состава

ЦЫСЬ Владимир Фёдорович, слесарь по ремонту подвижного состава депо Амурское Дальневосточной дирекции по ремонту тягового подвижного состава

ШУМИЛИН Олег Анатольевич, слесарь по ремонту подвижного состава депо Великолукское Октябрьской дирекции по ремонту тягового подвижного состава

ЛЕМЕЩЕНКО Сергей Иванович, токарь по обточке колесных пар депо Петровальское Приволжской дирекции по ремонту тягового подвижного состава

ЛУКЬЯНЦЕВ Николай Александрович, токарь депо Ужур Красноярской дирекции по ремонту тягового подвижного состава

ФЕДОРОВ Александр Фёдорович, токарь депо Санкт-Петербург-сортировочный-Витебский Октябрьской дирекции по ремонту тягового подвижного состава

ШАБАЙЛОВ Дмитрий Сергеевич, токарь по обточке колесных пар депо Кандакашха Октябрьской дирекции по ремонту тягового подвижного состава.

По вагонному хозяйству

БЛИНОВ Аркадий Иванович, старший осмотрщик-ремонтник депо Сосногорск Северной дороги

КОРНИЕЦ Андрей Васильевич, старший осмотрщик-ремонтник депо Калининград Калининградской дороги

АРАБОВ Магомед Арабович, осмотрщик-ремонтник депо Батайск Северо-Кавказской дороги

БАБАКОВ Александр Петрович, осмотрщик-ремонтник депо Горький-сортировочный Горьковской дороги

БАЖЕНОВА Татьяна Александровна, осмотрщик депо Пермь-сортировочная Свердловской дороги

БАНДУРЧЕНКО Владислав Владимирович, осмотрщик-ремонтник депо Волховстрой Октябрьской дороги

ЕЖОВ Александр Николаевич, осмотрщик-ремонтник депо Рязань Московской дороги

КАЛМЫКОВА Татьяна Николаевна, осмотрщик депо Новокузнецк-Северный Западно-Сибирской дороги

КОСЫНКИН Александр Анатольевич, осмотрщик-ремонтник депо Комсомольск-на-Амуре Дальневосточной дороги

ЛЕОНОВ Фёдор Михайлович, осмотрщик-ремонтник депо Вихдная Западно-Сибирской дороги

ЛОГИНОВ Алексей Николаевич, осмотрщик-ремонтник депо Карымская Забайкальской дороги

ЛЫСЕНКО Владимир Павлович, осмотрщик-ремонтник депо Карталы Южно-Уральской дороги

ОВСЯННИКОВА Ольга Максимовна, осмотрщик вагонов депо Смычка Свердловской дороги

ПЕРЕВЕРЗЕВА Светлана Валентиновна, осмотрщик-ремонтник депо Анисовка Приволжской дороги

СЕМЕНОВ Сергей Анатольевич, осмотрщик-ремонтник депо Сургут Свердловской дороги

ТИМОФЕЕВ Владимир Петрович, осмотрщик-ремонтник депо Абакан Красноярской дороги

ФАТТАХОВ Радик Рашитович, осмотрщик-ремонтник депо Дема Куйбышевской дороги

ЧЕРНЕЦКИЙ Александр Владимирович, осмотрщик депо Улан-Удэ Восточно-Сибирской дороги

ЛОГУНОВ Сергей Геннадьевич, слесарь по ремонту подвижного состава депо Москва Западно-Сибирской дирекции по ремонту грузовых вагонов

ОСТАНИН Вячеслав Михайлович, слесарь по ремонту подвижного состава депо Зуевка Горьковской дирекции по ремонту грузовых вагонов

ПЕРКОВ Игорь Борисович, слесарь депо Тайга Западно-Сибирской дороги

ПОТАПОВ Александр Анатольевич, слесарь по ремонту подвижного состава депо Астрахань Приволжской дирекции по ремонту грузовых вагонов

ПОТЕХА Владимир Владимирович, слесарь по ремонту подвижного состава депо Ружино Дальневосточной дирекции по ремонту грузовых вагонов

САЛАХОВ Рашид Садикович, слесарь рефрижераторного вагонного депо Подмосковная Московской дороги

СМЕТАНИН Пётр Сергеевич, слесарь по ремонту подвижного состава депо Калуга Московской дирекции по ремонту грузовых вагонов

ТРОФИМОВ Михаил Владимирович, слесарь по ремонту подвижного состава депо Кандакашха Октябрьской дирекции по ремонту грузовых вагонов

ЧИРКИН Александр Николаевич, слесарь депо Кочетовка Юго-Восточной дороги

АЛЕКСЕЕВ Вадим Михайлович, электрогазосварщик депо Каменоломни Северо-Кавказской дирекции по ремонту грузовых вагонов

АЧБА Сергей Михайлович, электрогазосварщик депо Карталы Южно-Уральской дирекции по ремонту грузовых вагонов

ЛьВОВ Георгий Александрович, электрогазосварщик депо Сосногорск Северной дирекции по ремонту грузовых вагонов

ОВЧИННИКОВ Леонид Николаевич, токарь депо Топки Западно-Сибирской дирекции по ремонту грузовых вагонов

ПИЧУГИН Валерий Владимирович, токарь депо Войновка Свердловской дирекции по ремонту грузовых вагонов

ШИЛОВ Юрий Васильевич, промывальщик-пропарщик цистерн депо Ярославль-Главный Северной дороги

СУХАНОВА Альбина Владимировна, дефектоскопист по магнитному и ультразвуковому контролю вагонного депо Тайшет Восточно-Сибирской дирекции по ремонту грузовых вагонов.

По хозяйству пути

БЛИНОВ Владимир Анатольевич, бригадир Спасск-Дальненской дистанции пути Дальневосточной дороги

БОЖКО Юрий Александрович, бригадир Шахтинской дистанции пути Северо-Кавказской дороги

ДАВЫДОВ Александр Николаевич, бригадир Ивановской дистанции пути Северной дороги

ЕВСТЮНИЧЕВ Александр Михайлович, бригадир Санкт-Петербург-Балтийской дистанции пути Октябрьской дороги

КИСЕЛЕВ Николай Иванович, бригадир Лиховской дистанции пути Северо-Кавказской дороги

КУГУШЕВ Николай Львович, бригадир Серовской дистанции пути Свердловской дороги

НИКОНЕНКО Александр Михайлович, бригадир Россошанской дистанции пути Юго-Восточной дороги

ПЕТРОВ Сергей Владимирович, бригадир Маргусецкой дистанции пути Забайкальской дороги

ТИХОПЛАВ Ярослав Сергеевич, бригадир Омской дистанции пути Западно-Сибирской дороги

ФОКИН Сергей Викторович, бригадир Ростовской дистанции пути Северо-Кавказской дороги

АЙСИН Игорь Николаевич, машинист железнодорожно-строительных машин путевой машинной станции № 152 Приволжской дирекции по ремонту пути

АНИСИМОВ Николай Стефанович, машинист железнодорожно-строительных машин путевой машинной станции № 75 Октябрьской дирекции по ремонту пути

БЕЛЬКОВ Анатолий Николаевич, машинист железнодорожно-строительных машин Опытной машинизированной дистанции пути Юго-Восточной дороги

ЖМУРИН Виктор Александрович, машинист автомотрисы Ковровской дистанции пути Горьковской дороги

ЗИНКЕЕВ Владислав Александрович, машинист железнодорожно-строительных машин Тосненской механизированной дистанции пути Дирекции по эксплуатации и ремонту путевых машин Октябрьской дороги

ПОПОВ Виктор Михайлович, машинист железнодорожно-строительных машин путевой машинной станции № 340 Восточно-Сибирской дирекции по ремонту пути

РЫБАКОВ Владимир Николаевич, машинист железнодорожно-строительных машин путевой машинной станции № 310 Дальневосточной железной дороги

СИМОНОВ Валерий Михайлович, машинист крана путевой машинной станции № 262 Северной дирекции по ремонту пути

СТОЯН Николай Иванович, машинист железнодорожно-строительных машин путевой машинной станции № 254 Свердловской дирекции по ремонту пути

СУХАНОВ Илья Михайлович, машинист крана путевой машинной станции № 38 Куйбышевской дирекции по ремонту пути

УЛЬДАНОВ Харис Габдрауфович, машинист железнодорожно-строительных машин путевой машинной станции № 110 Северной дирекции по ремонту пути

ФАРИН Эдуард Николаевич, машинист железнодорожно-строительных машин путевой машинной станции № 177 Западно-Сибирской дирекции по ремонту пути

ФИЛИППОВ Роман Валерьевич, машинист железнодорожно-строительных машин специализированной путевой машинной станции № 330 Куйбышевской дороги.

Наука

Учёных посчитали

В НАШЕЙ СТРАНЕ РАСТЁТ ЧИСЛО МОЛОДЫХ ИССЛЕДОВАТЕЛЕЙ

Федеральная служба государственной статистики (Росстат) и Детский фонд ООН (ЮНИСЕФ) опубликовали данные о численности и составе отечественных научных кадров.

Хотя число российских учёных снизилось с 426 тыс. в 2000 году до нынешних 375 тыс., количество молодых исследователей возросло. Если 10 лет назад в отечественной науке трудилось около 45 тыс. научных со-



В ОТЕЧЕСТВЕННОЙ НАУКЕ ТРУДЯТСЯ 66 ТЫС. ЧЕЛОВЕК В ВОЗРАСТЕ ДО 29 ЛЕТ

трудников в возрасте до 29 лет, то сейчас их уже 66 тыс. человек. Причём женщины составляют более трети от всех молодых учёных. Во многом это связано с тем, что сегодня более трети трудоспособного населения нашей страны не старше 30 лет. Однако уже через десять лет стоит ожидать резкого снижения этого показателя. Руководитель Центра проблем народонаселения Московского государственного университета Валерий Елизаров сообщил, что у нас трудовые ресурсы сейчас состоят из двух больших поколений, которым 50–55 лет и 20 лет. А вот сорокалетних гораздо меньше. По мнению специалистов, такие диспропорции обязательно скажутся в скором будущем на возрастном составе работников и окажут влияние на подбор кадров не только в научных учреждениях, но и в самых различных отраслях экономики. Около половины молодых учёных в настоящее время сосредоточено в Центральном федеральном округе (почти 32 тыс. человек). По числу молодёжи, приходящейся на общее количество научных работников, лидирует Приволжский федеральный округ, в котором из 50 тыс. исследователей каждый пятый моложе 29 лет.

В целом по стране в этой возрастной категории в общей сложности насчитывается 3670 кандидатов и 17 докторов наук. Кроме того, в России сегодня в вузах обучаются почти 150 тыс. аспирантов. Причём треть тех, кто стремится получить учёную степень (около 45 тыс.), учатся в Москве. Девушек среди них почти половина – более 70 тыс. По данным исследования, большая часть (30%) российской молодёжи, которая не связывает своё будущее с наукой, имеет среднее профессиональное образование. Послевузовское образование получают всего 0,4% выпускников университетов и институтов. При этом 0,3% молодых россиян считают себя совсем неграмотными. В стране, где 20 лет среднее образование в обязательном порядке получали все, такая цифра свидетельствует о серьёзной недоработке региональных властей.

Андрей Стрельцов

Цифры и факты

70 млн

евро составят инвестиции в строительство первой в нашей стране солнечной электростанции. Её начнут возводить в нынешнем году в Кисловодске, где количество безоблачных дней превышает 250. Согласно разработанному специалистами нанотехнологического концерна «Роснано» проекту общая мощность солнечных модулей новой электростанции составит 12,3 МВт. Десятую часть необходимых средств выделяет государство, остальные деньги предоставят частные компании Ставропольского края, а также совместное предприятие, созданное концерном «Роснано» и холдингом «Ренова».

Андрей Стрельцов

Гудок

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетельство ПИ № ФС77-19219.

Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Росприродфел. Индекс 50019 http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info

Мастер

Грани таланта

Лучшим отдыхом Игорь Грабарь считал перемену работы

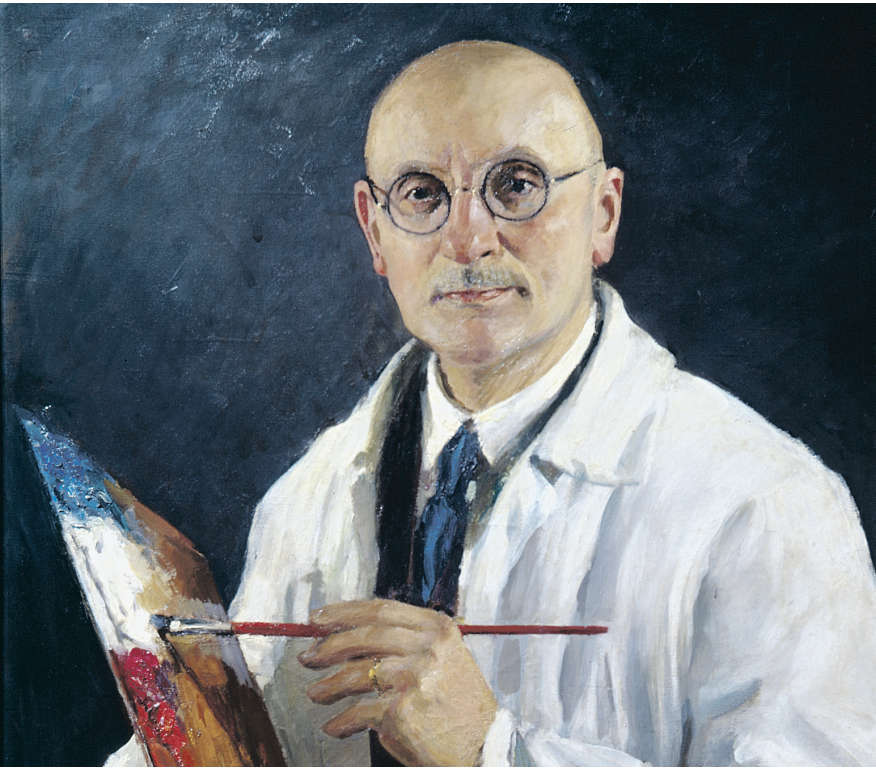
140 лет назад, 25 марта 1871 года, родился Игорь Грабарь – замечательный русский художник, ученик Репина, директор Третьяковской галереи, руководитель Центральных реставрационных мастерских.

Он прославился не только своими полотнами. Природа наделила его многогранным талантом. Причём своими дарованиями Грабарь сумел в полной мере распорядиться: стал искусствоведам и критиком, видным архитектором и педагогом, блистательным музейным деятелем и реставратором. «Лучший отдых есть перемена работы», – говорил Грабарь. Если он не садился к мольберту, то преподавал, когда не писал статьи – выступал с лекциями.

В нём рано проявилась тяга к творчеству. Он ходил на выставки, изучал коллекцию Третьяковки, другие собрания Москвы. В 1889 году без гроша в кармане Грабарь поступил в Петербургский университет, где учился на двух факультетах сразу – юридическом и историко-филологическом. А зарабатывал на жизнь, сочиняя юмористические рассказы и рисуя иллюстрации для журналов.

Затем – учёба в Академии художеств, в мастерской почитаемого им Ильи Репина, знакомство с художниками Константином Коровиным, Валентином Серовым, Аполлинарием Васнецовым. Дальнейшее постижение ремесла проходило за рубежом: в Берлине, Париже, Венеции, Флоренции, Риме, Неаполе. На протяжении 1896–1900 годов он колесил по Европе, выполняя задание популярного журнала «Нива», ознакомился с работой академий и частных школ, художественных мастерских и салонов.

Вот как описывал Игорь Грабарь свои парижские впечатления: «Я остановился перед окном, в котором был выставлен портрет женщины, написанный невиданно энергичными мазками, с резкими контурами, в характере полуживописи-полурисуна. По сторонам портрета виднелись ещё более непонятные вещи: пейзаж, написанный маслом, но в какой-то штрихованной манере, и натюрморт из груш и яблок на синеватой скатерти, расчеканенной в чётком, почти жёстком плане».



И НА АВТОПОРТРЕТЕ ИГОРЬ ГРАБАРЬ ИЗОБРАЗИЛ СЕБЯ ЗА РАБОТОЙ

Только много лет спустя из журнальной заметки, случайно попавшей ему на глаза, Грабарь узнал, что это был портрет художницы Берты Моризо работы великого Эдуара Мане. «Я был огорочен, раздвоен, но не восхищён, – вспоминал он. – Был даже несколько сконфужен. Помню, одна назойливая мысль не давала мне покоя: значит, писать можно не только так, как пишут многие, но и вот так, как эти».

Грабарь возвратился в Россию в 1900 году. Начало века, по словам художника, – «самый творческий» период его жизни. Он ошеломлён красотой русской природы, влюблён в Подмоскovie. Здесь созданы его произведения: «Сентябрьский снег» (1903), «Белая зима. Грациные гнёзда», «Февральская лазурь», «Мартовский снег» (все 1904), «Хризантемы» (1905), «Неприбранный стол» (1907). Он писал их на открытом воздухе, учитывая достижения французских импрессионистов, но, не желая слепо им подражать, писал по-русски, любя «вещественность и реальность».

В это время художник участвует в самых престижных выставках в Москве и Петербурге, его полотна выставляются за границей: в Мюнхене, Париже, Риме.

1910–1923 годы – новый творческий период, новые увлечения: Грабарь занимается архитектурой и музейной работой, историей искусства и охраной памятников. В начале 1913 года Московская городская дума избрала Игоря Грабаря попечителем Третьяковской галереи. При нём Третьяковка пополнилась не только классическими шедеврами (среди них портрет Пушкина Ореста Кипренского и «Разборчивая невеста» Павла Федотова), но и картинами «новейших» художников, что вызвало резкую реакцию консервативной прессы. Например, к «скандальным» покупкам Грабаря относились полотна Наталии Гончаровой и Михаила Ларионова, Илья Машкова и Петра Кончаловского, Павла Кузнецова и Кузьмы Петрова-Водкина. Работы этих художников составляют сейчас золотой фонд Третьяковки.

Экспорт

Ей сверху видно всё

В Китае отправляется «Пума» – аэростат российского производства

Перед отправкой махина объёмом около 12000 куб. м и высотой более 37 м успешно прошла предпродажные испытания.

«Пума» спроектирована и построена НПО «Авгурь – РосАэроСистемы» – крупнейшим в России производителем воздухоплавательной техники, в том числе и дирижаблей. Сварка всех элементов оболочки из-за её огромных размеров проводилась токами высокой частоты на площадях НПО им. Лавочкина. Оболочка аэростата весит всего 1900 кг и может быть отправлена покупателю как по железной дороге, так и на транспортном самолёте.

Для «Авгурь – РосАэроСистемы» это уже третья «Пума», сделанная по заказу Китая. Первые две используются для выслеживания контрабандистов, зависая на высотах от 1 до 5 км.

В гондоле аэростата размещены радар, видеооборудование высокого разрешения и другие приборы общей массой до 2 тонн. Данные с них поступают по кабелю на наземный пункт наблюдения. В варианте охраны территории «Пума» позволяет вести мониторинг поверхности и окружающего воздушного пространства радиусом 230 км, что соответствует почти 500 км границы или побережья. Давление в аэростате автоматиче-

чески поддерживается в течение 25 дней.

Вместе с наземным комплексом управления «Пума» стоит около \$15 млн (без учёта стоимости оборудования). Время постоянного пребывания аэростата на высоте составляет около месяца. После этого он подтягивается лебёдкой к земле для пополнения оболочки гелием и профилактики оборудования.

Успешный выход российской компании на мировой рынок аэростатов можно с полным основанием отнести к экспорту высокотехнологичной продукции. Ранее подобные аэростаты производились только в США фирмой Тесот, и ряд стран использует

их для охраны границ. В частности, целая система аэростатов установлена на границе между США и Канадой. По словам вице-президента воздухоплавательного центра «Авгурь» Михаила Талесникова, его фирма неоднократно выигрывала тендеры у американцев – в основном по соотношению цена – качество.

Аэростаты, разработанные в «Авгурь – РосАэроСистемы», используют и отечественные силовые ведомства. Их размеры значительно меньше, чем у «Пумы», но они все тоже носят кошачьи имена: «Ягуар», «Тигр», «Рысь», «Барс», «Ирбис».

Андрей Барановский

Криминал

Мобильный вор

Булгаков учил никогда не разговаривать с неизвестными

Транспортная полиция в электропоезде Москва – Нара задержала уроженца Узбекистана, который крал мобильные телефоны у пассажиров.

Как рассказала начальник пресс-службы Управления внутренних дел на транспорте по ЦФО Татьяна Агапова, недавно к транспортным полицейским обратились мужчина, у которого украли сотовый телефон.

Он пояснил, что его попутчик задавал вопросы, а также интересовался, куда он едет. Пострадавший сначала насторожился, но, увидев, что незнакомец задремал, успокоился. Через некоторое время мужчина и сам заснул, а проснулся лишь, когда услышал мелодию звонка мобильного. Он потянулся за своим телефоном, но его в кармане не оказалось. «Попутчика» рядом также не было. Мужчину обратились к стражам порядка. По горячим следам он был задержан. При личном досмотре был обнаружен телефон пострадавшего, а также ещё несколько аппаратов, происхождение которых задержанный не смог объяснить.

Александра Васильева

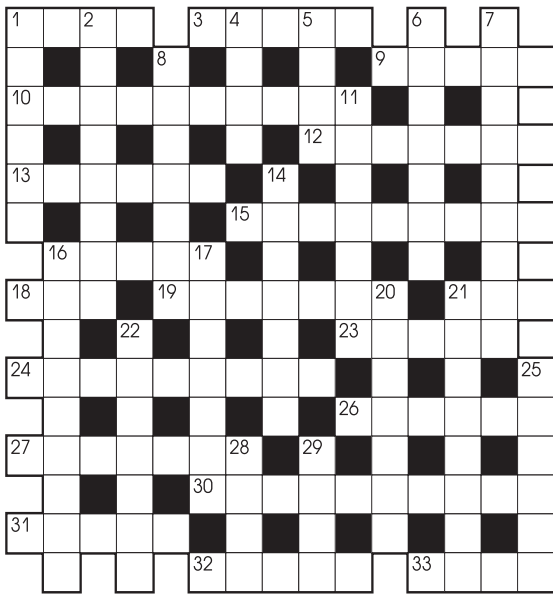
Кроссворд

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 1. Не летает, но поёт, но по-птичьию клюёт (загадка). 3. Ревностный последователь, приверженец какого-либо течения, идеи. 9. Печный наездник из русской сказки. 10. Счастье, испытываемое от неудачи конкурента. 12. Роль И.Ильинского в кинокомедии «Карнавальная ночь». 13. Столица одной из закавказских республик. 15. И комар, и таракан, и блоха. 16. Капкан простейшей конструкции для поимки всякой мелочи. 18. Его не стоит есть накануне свидания. 19. Гоголевский персонаж, потерявший нос. 21. Человек, не дающий туристам заблудиться. 23. Сельскохозяйственная культура, которая портит человеческие лёгкие. 24. Одна из сторон в судебном процессе. 26. Сорное растение с белозовыми цветками. 27. Уникальное животное: откладывает яйца, а вскармливает детёнышей молоком. 30. Род местной телефонной станции с ручным переключением. 31. Без него катаешься – «зайцем» называешься. 32. Смех до упаду – одним

словом. 33. В этом парадном костюме получают Нобелевскую премию.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Открытая горная разработка. 2. Машина в «латах» и с пулемётом. 4. Спортсмены его мечут перед судьями. 5. Напиток, повышающий спрос на воблу. 6. Зародыш на начальных стадиях развития. 7. Хронический борец с трезвостью. 8. Овощ, дающий возможность даже пенсионерам есть икру. 11. Змей Горыныч на плече у бойца. 14. Никто не возмущается, что там всё продаётся и покупается. 16. На этом мероприятии Ленин утопил под бревно. 17. Голова, которая хорошо варит. 20. Какой театр, начинаясь с вешалки, заканчивается канканом? 21. 12 стульев, одним словом. 22. Подтверждение пулей закона, гласящего, что угол падения равен углу отражения. 25. Мясное блюдо, часть туши – бедро. 28. Эскадрилья ангелов. 29. Лучник, превращающий обычную парочку во влюблённую.

Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 22 марта

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 4. Возврат. 8. Лимонка. 10. Ромштекс. 11. Силомар. 13. Район. 14. Тату. 15. Дятел. 18. Йорик. 19. Взятка. 23. Икарус. 24. Синоп. 28. Среда. 29. Лыко. 30. Отлоп. 33. Должник. 34. Недотёпа. 35. Скандал. 36. Третьяк.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. Сибирак. 2. Ротозей. 3. Эклер. 5. Огород. 6. Вошь. 7. Алебастр. 9. Истукан. 12. Рация. 16. Лопух. 17. Износ. 20. Шилинг. 21. Каскадёр. 22. Синод. 25. Пружина. 26. Адмирал. 27. Ступня. 31. Вояка. 32. Штат.

Главный редактор: Александр Репин
Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересылкин, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)
Выпускающие редакторы: Павел Беззубов, Анна Зотраф
Редакторы отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Спиринков (наука), Юрий Сушинов (информация), Владимир Тишков (культуры и спорта), Анна Хазикметова (социальной политики и писем), Алексей Чекалин (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономика, бизнеса и по работе с ж/д администрация стран ближнего зарубежья), Павел Крамыков (матет)
Советник главного редактора: Валентин Запелалов | Научный редактор: Анатолий Ходоровский
Номер вёрт Павел Беззубов.

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

Телефоны собственных корреспондентов: Калининград (4012) 58-65-82 | Москва (499) 262-18-66 | Н.Новгород (8312) 48-46-74, Ростов-на-Дону (863) 259-53-25 | Самара (846) 303-49-97 | Санкт-Петербург (812) 457-69-45 | Саратов (8452) 41-66-64 | Хабаровск (4212) 77-80-29 | Челябинск (351) 268-41-09 | Ярославль (4852) 79-39-13.
Наш адрес: ул. Старая Басманная, 38/2, строение 3. Москва 105066
Рукописи не рецензируются и не возвращаются | При перепечатке ссылка на «Гудок» обязательна. Набрано и сверстано в РИЦ газеты «Гудок»

Издатель: ОАО «Газета «Гудок» | Генеральный директор: Борис Калатин
Заместитель генерального директора: Сергей Шатовский
Отдел распространения: (499) 262-89-69, (495) 624-52-37 (факс)
Реклама: Наталья Гаврилова. Тел.: (495) 624-62-71, 641-05-66, факс: (495) 624-78-53. Welcome@gudok.ru
Материалы с рубрикой, набранной Таксим шрифтом, – на правах рекламы
Отпечатано: ЗАО «Политеграфический комбинат «Старт» №1 (15400 Московская обл., Красногорский район, п/о Красногорск) 5, а/м «Старт», 23 км | Заявка № 11-03-0363 | Подписано в печать в 19.40. | Печатается в Москве, Астрахани, Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Казани, Калининграде, Кемерово, Красноярске, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Салехарде, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.