

2. | МОДЕРНИЗАЦИЯ

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

4. | ТЕХНОЛОГИЯ

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

5. | ГРУЗОВАЯ БАЗА

Власти Томской области вновь настаивают на проектировании Северо-Сибирской магистрали

6. | ОФИЦИАЛЬНО

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 спасать 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 туберкулезом – и палочка Коха угрожает уже всему обществу.

Это большая социальная проблема, на которую общество, да и государство, пока смотрят сквозь пальцы. В минувшем году обявили ФМС регистрировать людей без определенного места жительства. Но кто найдет на это деньги, да и разве регистрация вернет человеку дом, работу, вылечит от болезней?

Правда, в ряде регионов решили создать центры социальной адаптации иозвращающие бомжей к жизни с помощью врачей и трудотерапии. Но этого недостаточно, поскольку проблему надо решать комплексно.

И тут местные власти признают свою беспомощность. Чего стоит печально знаменитая фраза мэра Читы Анатолия Михалёва!

За последние годы в Государственной думе трижды инициировалось и отклонилось принятие закона «О бездомных». Поэтому до сих пор не определена ни ответственность человека за отсутствие человека, 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 ПАССАЖИРОБОРОТ 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 Лапидус,
генеральный
директор
ОАО «ВНИИЖТ»

– Борис Моисеевич, какие проблемы обсуждают участники форума?

– В ходе двухдневных дискусий более 300 специалистов из 11 стран рассмотрят стратегические направления научной политики на железных дорогах, определят мировые тенденции инновационных решений для них, предложат конкретные научно-технические разработки.

Отраслевые учёные создали систему энергооптимального ведения грузовых поездов, позволяющую экономить энергоресурсы. Новые конструкционные

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 «Сапсан» мы разрабатываем программное обеспечение для введения абонементных билетов.

– Борис Моисеевич, какие проблемы обсуждают участники форума?

– В ходе двухдневных дискусий более 300 специалистов из 11 стран рассмотрят стратегические направления научной политики на железных дорогах, определят мировые тенденции инновационных решений для них, предложат конкретные научно-технические разработки.

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

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИИ ПОРУЧИЛО ФЕДЕРАЛЬНОЙ АНТИМОНОПОЛЬНОЙ 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» полуавтоматический подорожал с 1,2 млн руб. до 2 млн. При этом производители ссылаются на металлические материалы, 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 металлом, 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 металлы 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 металлов выросла примерно на 30%, а на полуавтоматический подорожал с 46 до 63%, – рассказал «Гудку» заместитель руководителя департамента экономической конъюнктуры и

стратегического развития компании Антон Рышков. – Причина в том, что спрос на полуавтоматический подорожал. Недаром значительно растут их производство. В 2009-м их цена 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 цен.

В прошлом году ФАС проводила крупную проверку металлических предприятий по факту завышения стоимости на свою продукцию, однако это не помешало ценам устремиться к рекордному росту 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 полуавтоматического вагона в феврале уже превысила отметку в 2,3-2,4 млн руб.

«Давать прогноз даже на полгода вперед 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

Отчётность

Статистику оцифруют

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ УЧЁТ «ПРОСТРАНСТВА 1520»
ПОЛУЧИТ КОМПЬЮТЕРНУЮ БАЗУ



ФОТО: ПАВЕЛ ГОВОРКОВ

Новый учёт позволит избежать споров при штрафах за опоздания

Начальник управления анализа и статистики РЖД Сергей Филиппенко 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 поезд формирования «Укрзализныци», КТЖ, составы, прибывающие в Россию из Германии, из вагонов ОАО «РЖД» с прицепляемыми к ним белорусскими вагонами. Их надо учитывать по пробегам, пассажирам и ряду других показателей.

Без автоматизации обработки натуального 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 натуального 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 АНТИМОНОПОЛЬНОЙ 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» полуавтоматический подорожал с 1,2 млн руб. до 2 млн. При этом производители ссылаются на металлические материалы, 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 металлом, 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 металлы 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 металлов выросла примерно на 30%, а на полуавтоматический подорожал с 46 до 63%, – рассказал «Гудку» заместитель руководителя департамента экономической конъюнктуры и

стратегического развития компании Антон Рышков. – Причина в том, что спрос на полуавтоматический подорожал. Недаром значительно растут их производство. В 2009-м их цена 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 цен.

В прошлом году ФАС проводила крупную проверку металлических предприятий по факту завышения стоимости на свою продукцию, однако это не помешало ценам устремиться к рекордному росту 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 полуавтоматического вагона в феврале уже превысила отметку в 2,3-2,4 млн руб.

«Давать прогноз даже на полгода вперед 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

2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

23 марта 2011 года

среда

№ 46 (24766)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

ОФИЦИАЛЬНО

Назначен начальник Калининградской железной дороги



ПРИКАЗОМ ПРЕЗИДЕНТА ОАО «РЖД» назначена начальником Калининградской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» Коломеев Сергея Николаевича.

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 отдела 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 плинноводи» по результатам подготовленного компонентами технико-экономического обоснования (ГЭО) 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 Electricite 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 лиценца

ВЧЕРА УТРОМ НА НЕОХРАНЯЕМОМ ПЕРЕЕЗДЕ ПЕРЕГОНА ЧИСТОЗЁРНАЯ – 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. Задержка 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



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

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

двухпутные вставки. Увеличены длина и вес составов, до недавнего времени их вес не превышал 4 тыс. тонн, сейчас здесь идут эшелоны-шестистысячники.

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 горюче для них нужно постоянно закупать, – рассказали в локомотивном депо Борзя.

Первый электровоз в стоянке 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 эстафета 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



«Поеzd 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 Новоクузнецка 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 провожали 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.

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 «Поеzда надежды» получили сертификаты от фонда «Расправь крылья!» на бесплатный проезд в Новоクузнецк и обратно, причём если туда дается два билета, то на обратный путь три – с расчётом на нового члена семьи.

– Впервые мы отправляем родителей в областной центр, а не 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, разрезав 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 ежесуточно движение автотранспорта оказывается затруднённым. Именно в этой точке и будет начинаться новая автомагистраль: подъём на эстакаду запроектирован посередине шоссе.

Однако трасса будет не просто дублировать путепровод, который находится неподалёку. Полуторакилометровая эстакада пройдёт над путями станции Нижний Новгород – Московский, над шестью улицами района Старое Канавино и направим выведет автотран-

спорт на второй ярус метромоста через Оку. Этот ярус уже открыт для движения в 2009 году, хотя до пуска линии метро по первому ярусу остаётся ещё более полутора лет.

Складывающаяся магистраль длиной около 7 км позволит автотранспорту попасть из-за Оки в центральные Нижегородский и Советский районы кратчайшим путём, не двигаясь по существующим улицам. Общая сумма инвестиций в строительство магистрали (без стоимости

стоит снести одно из старых административных зданий, находящихся на пути стройки. В связи с установкой опор и пролётов поочерёдно будут закрываться для приёма поездов пути и платформы Московского вокзала.

Однако имеющегося резерва, как считают на вокзале и в службе движения, хватит для нормальной работы. Московский вокзал располагает шестью платформами, а большинство путей вдоль них имеют по два блок-участка,

что позволяет подавать одновременно два электропоезда разных направлений на один путь.

Всего же, как сообщили «Гудку» на станции Нижний Новгород-Московский, в связи со строительством эстакады в 2011 году планируется 500 часов технологических «окон». К концу года строительно-монтажные работы в зоне железной дороги будут завершены, а открытие эстакады запланировано на 2012 год.

Николай Морозин

В районе вокзала, куда упирается

Московское шоссе, движение автомашин затруднено постоянно

метромоста) составляет 3,8 млрд руб., из них 550 млн руб. выделяются в 2011 году из областного бюджета, которые в основном и будут использованы на постройку эстакады у вокзала.

Подрядчики – ОАО «Строймост» и НТФ «Мостострой-1» – завершают монтаж опор и пролётных строений эстакады между метромостом и привокзальной площадью Революции. И уже нынешней весной работы развернутся и на самой станции. Здесь пред-

Логистика

Монголия поможет

ПГК просит дополнительной работы

Иркутский филиал Первой грузовой компании сокращает порожний пробег вагонов, следящих 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», «Истинд» и «Монретранс» – и обсудили возможность обратной загрузки вагонов ПГК, следящих 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 ежемесчно проходит порядка 200 полувагонов и 100 крытых вагонов ПГК. Всего через станцию Наушки ежемесчно проходит более 950 вагонов, везущих 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 полуваагонов 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. Ежемесчно 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 объемах 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 подходах 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 стационных 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 объемы 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 портowego района «Экономия» до путей станции Соломбалка всего чуть более двух километров, – сообщил «Гудку» начальник коммерческого отдела ОАО «Архангельский морской торговый порт» Анатолий Лужкин. – Соответственно снизится и стоимость услуг для клиентов порта, что сделает Архангельский транспортный узел более конкурентоспособным и позволит привлечь сюда новые объемы грузов».

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

Планы

Успеть до минуса

РАСТУЩИЕ ПЕРЕВОЗКИ И РЕМОНТ ПУТИ
НЕ ДОЛЖНЫ ДРУГ ДРУГУ МЕШАТЬ

На Дальневосточной дороге стараются жестко соблюдать график «окон».

График летних путевых работ в этом году на дороге будет напряжённым. Различными видами ремонта планируется охватить 884 км, что на 134 км больше, чем в прошлом году. Вместе с тем по прошлому году грузооборот на Дальневосточной увеличился на 28%. Тенденция сохраняется и сейчас – с начала года перевозки возросли на 14%.

Всего в летний период путейцам понадобится 3137 «окон». В том числе 1072 – для ремонта путевого хозяйства и 2065 – для текущего содержания.

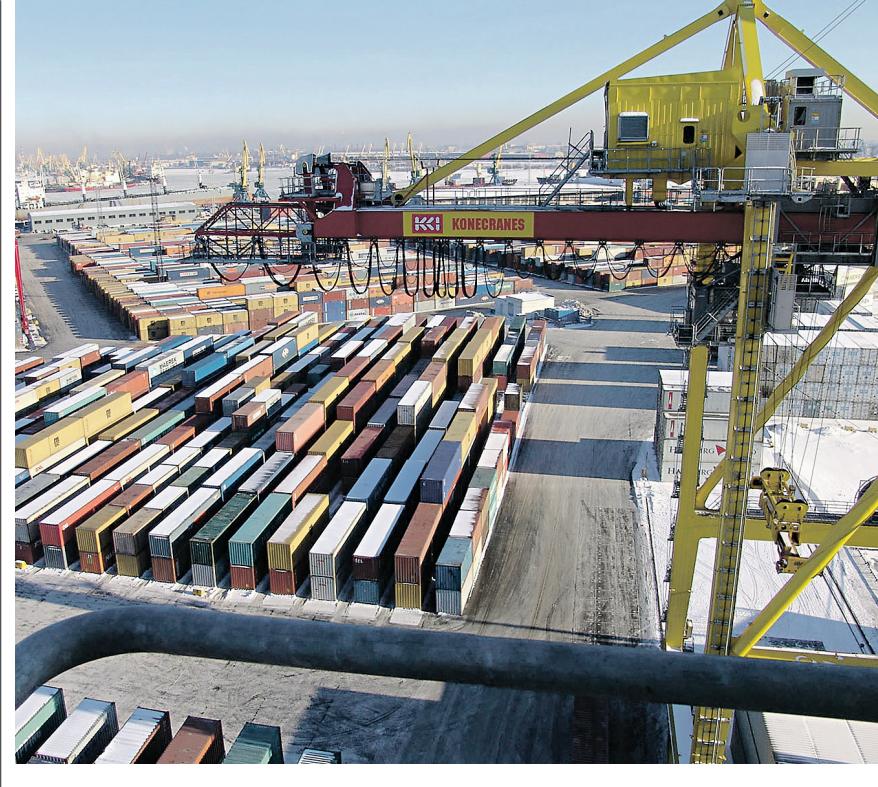
На магистрали намерены уйти от негативного опыта прошлого года. Как говорит начальник путевой машинной станции № 18 Сибирцево Владимир Гетманенко, из-за удалённости места дислокации ПМС и разбросанности участков работ, несвоевременного обеспечения материалами, а также частого переноса «окон» и сокращения их продолжительности предприятию было легко справиться с заданием.

– Вместо запланированных 24-часовых «окон» на участках находкинского направления Фридман – Красноармейский, Лозовский – Кузнецово предоставились 12-часовые, – сказал Владимир Гетманенко.

Всё это привело к отставанию от графика работ и бесстыковой путь пришлось укладывать уже в конце года, то есть не в оптимальный температурный режим. Всего за его рамками были закреплены 144 пары рельсовых плетей. Из них 36 пар и вовсе при минусе.

По словам заместителя начальника дороги, руководителя Дальневосточной дирекции инфраструктуры Сергея Максимцева, это создаёт дополнительные риски для безопасности движения и приводит к неоправданным затратам. Ведь после зимы нужно перезакрепить плети, на что понадобятся дополнительные «окна». Кроме того, до проектной длины не были сварены 398 стыков.

– Мы подверглись критике, поскольку у нас остались несваренные плети и качество низкое, – говорит начальник ПМС-217 Бикин Олег Барабанчиков. – Но желание ра-



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» движечники 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 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 Андрианова, растёт – с 92% в 2009 году до 93,5% в 2010-м, останавливаться на достигнутом рано.

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

ние работ в установленный летний период, – сказал он.

А 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 сдвоенными комплексами ПМС. По словам Сергея Максимцева, опыт Дальневосточной показал, что на таких «окнах» перекрывались среднесуточные 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 внутрисибирском сообщении, в тестовом режиме она была одобрена 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

Северная

Порт стал ближе

Открытие грузовой станции привлечёт новых клиентов

Станция Соломбалка Северной магистрали, расположенная на подходах 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 стационных 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 объемы 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 портowego района «Экономия» до путей станции Соломбалка всего чуть более двух километров, – сообщил «Гудку» начальник коммерческого отдела ОАО «Архангельский морской торговый порт» Анатолий Лужкин. – Соответственно снизится и стоимость услуг для клиентов порта, что сделает Архангельский транспортный узел более конкурентоспособным и позволит привлечь сюда новые объемы грузов».

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

21 апреля 2011 г.

«Лотте Отель Москва»

ЕДИНАЯ РОССИЯ
ГОСУДАРСТВЕННАЯ ДУМА
ФЕДЕРАЛЬНОГО СОВЕТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

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.

■ КОНФЕР

Развитие

В контакте с сетью

СЛОЖНОСТИ С ОБЕСПЕЧЕНИЕМ ВНЕШНЕГО ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ ПОКА ОСТАЮТСЯ

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



ФОТО: СЕРГЕЙ ЗОИЧЕВ

**УСКОРЕНИЕ**

Сокращая расстояние

РЖД будут возить пассажиров в Европу быстрее

ФОТО: ПАВЕЛ ГОРЯЧЕВ

Поезд № 17 сообщением Москва – Ницца сократил время в пути на два часа.**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 железнодорожных 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 перепрещеки и ожидания согласованных пересадок.****В этих условиях в ОАО «РЖД» разрабатывается новый график движения этого поезда, а также идет 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 партнер, способный предоставить российскому международному поезду локомотивы, обеспечивающие среднюю скорость на маршруте в 160 км/ч.****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 счет увеличения скоростей движения пассажирских поездов как на территории России, так и за рубежом.****АЛЕКСАНДРА ВАСИЛЬЕВА****Всё больше железных дорог страны получают электротягу****ничи чрезвычайных ситуаций, подобных летним лесным пожарам 2010 года и падению высокорослых деревьев, растущих за пределами охранных зон, вынесено 377,6 км, причем 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 электропроизводства?****– 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 усиlena на 376 км.****Реконструировано тяговое электроснабжение****на участке Санкт-Петербург – Бусловская, Санкт-Петербург – Москва – Нижний Новгород.****При организации движения пассажирских поездов на направлениях Москва – Нижний Новгород со скоростями до 160 км/ч реконструировано 8 тяговых подстанций, введен в эксплуатацию пункт поднятия напряжения Павловский Посад с системой внешнего питания, реконструирована контактная сеть на 13 станциях в объеме 144 км развернутой 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 охранных зон. Кроме этого, с целью повышения надежности электроснабжения и снижения ущерба при возникновении****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 исключения случаев падения деревьев на линии в прошлом году было очищено от растительности более 14 тыс. км охранных зон****– Остаются проблемы с обеспечением надежности 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 серьезная 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 пас-****сажирских поездов с прибытием на конечный пункт****Беседовала ЕЛЕНА МИРОШНИКОВА****Справка «Гудка»****По состоянию на начало 2011 года протяженность электрифицированных железнодорожных линий составила более 43 тыс. км. Удельный вес электрифицированных линий от протяженности 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.****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 четырех производственных участков дистанции – установили мощный козловой 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,****контейнеровозы и козловой****кран. С ростом экономической****активности всё это очень при-****годилось, когда возросли грузо-****перевозки в целом по Башкирскому****району.****В общем, в 2010 году****закупка техники оправдала себя****полностью.****Пролёт 13 м, поэтому мы можем****выгружать длинномеры –****трубы, арматуру, металлокон-****струкции, – говорит начальник****Черниковского производствен-****ного участка Радик Латыпов.****Кроме того, обычный кран****работает только с контейнер-****ными платформами, а с удли-****нённым пролётом может вы-****гружать грузы из полувагонов и****открытого подвагонного состава.****За счёт этого в феврале пере-****работки в дистанции выросла****почти вдвое. По словам Юрия****Мурсалимова, сегодня показа-****ли работы уже вполне сопо-****ставимы с уровнем 2008 года.****И есть реальная перспектива****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 доверию и может доставить контейнер грузополучателю самостоятельно своим транспортом, – поясняет начальник Нижнекамского производственного участка Сергей Спиридонов.****При этом в результате 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****Строительство**

Красивая надежность

ОБЪЕКТЫ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЗАЩИТИЛИ ОТ КОРРОЗИИ**При реконструкции железнодорожного моста через реку Иртыш в Тобольске и строительстве таких сооружений на линии Беркакит – Томмот – Якутск применяли новейшие защитные покрытия металлических конструкций.****Их разработали в научно-исследовательской лаборатории центра «Высокодисперсные металлические порошки». Трёхслойные системы, состоящие из цинкополненой грунтовки, слоя антикоррозионных пигментов и акрилуретановой эмали, обладают повышенной стойкостью к атмосферным осадкам. Срок их службы достигает 25 лет, что вдвое больше, чем у используемых в настоящее время образцов защиты.****Для гидроизоляции бетонных мостовых конструкций учёные создали полиуретановые покрытия, которые хорошо впитываются и закрепляются в пористой поверхности. Эти материалы толщиной 140–170 мкм можно наносить на конструкции мостов методами безвоздушного или пневматического распыления в полевых условиях с применением стандартного оборудования. Помимо защитных свойств они улучшают внешний вид сооружений.****Новые покрытия успешно прошли испытания в ВНИИЖТе**

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 использова-****ли при возведении автодорожной развязки на трассе Дубрава – Сочи, при строительстве опор эстакад автомобильных мостовых переходов через Волгу в Ульяновске и Обь в Сургуте, путепровода в Ростове-на-Дону.****Андрей Стрельцов**

ЭКСПЕРТ

Реальный Восток

УЧЁНЫЕ ПРЕДЛАГАЮТ ПЕРЕОЦЕНИТЬ ПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Юрий Фёдоров,
заместитель
генерального
директора
Института
экономики
и развития
транспорта
(ИЭРТ)



Юрий Фёдоров считает, что планы грузовладельцев и железнодорожников по развитию Восточного полигона не всегда соответствуют реальности. Объёмы инвестиций необходимо прогнозировать осторожнее.

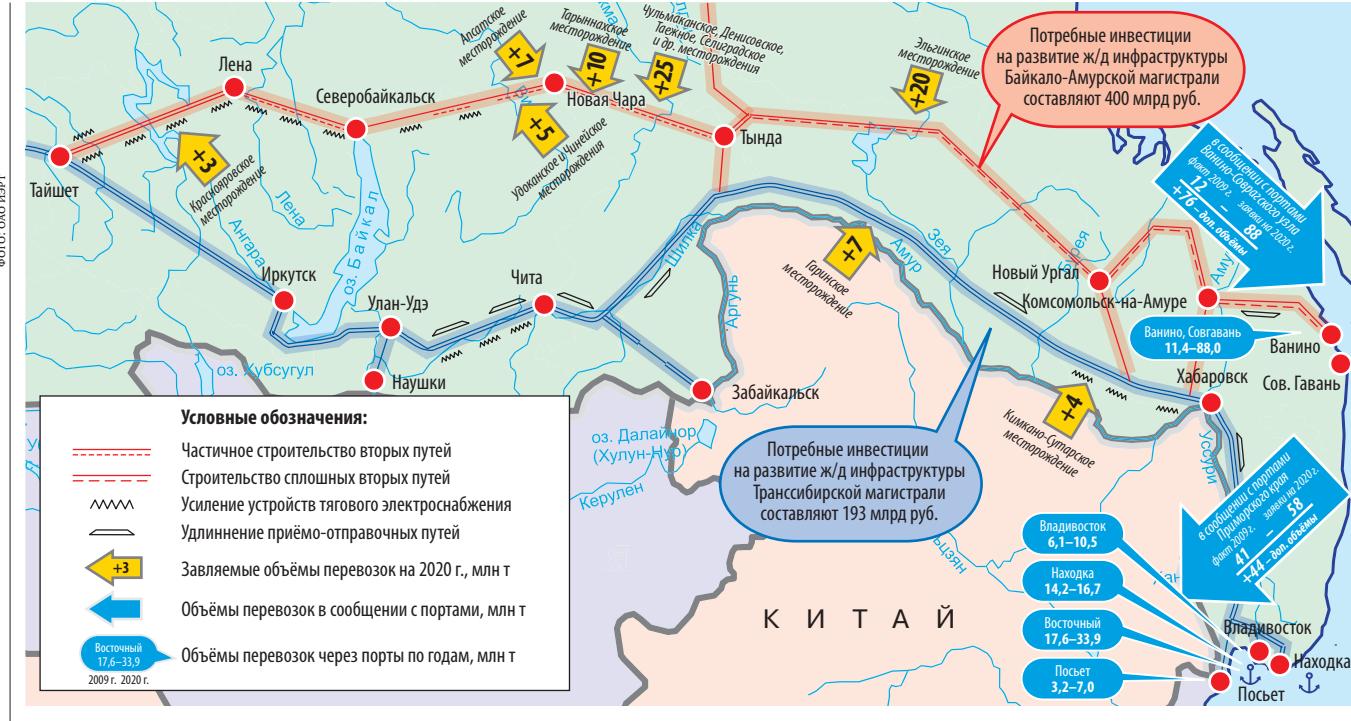
— Юрий Николаевич, постоянно приходится слышать о том, что необходимо вкладывать средства в развитие инфраструктуры Восточного полигона, при этом называются какие-то большие цифры. На чём они основаны и что действительно на этом направлении нужно развивать РЖД?

— Начнём с того, что Генеральная схема развития железнодорожного транспорта была утверждена ОАО «РЖД» ещё в 2006 году, и с тех пор каждый год мы её мониторим и актуализируем. Если говорить о Байкало-Амурской и Транссибирской магистралях, то, разумеется, сделать предстоит многое. В прошлом году совместно с дорогами и департаментами ОАО «РЖД» мы подготовили программу развития Транссиба. Потребные инвестиции в развитие этой магистрали до 2015 года, по нашим подсчётам, составляют 193 млрд руб. Учитывая, что Транссиб двухпутный и электрифицированный, речь идёт, прежде всего, о ликвидации «узких мест», каковые в основном являются короткие приёмо-отправочные пути на станциях Забайкальской дороги и тяговое энергоснабжение на ряде участков Транссиба. На Дальнем Востоке магистраль нуждается в строительстве и реконструкции мостов, тоннелей и других искусственных сооружений. Отдельно стоит вопрос по усилению перерабатывающих способностей предпортовых и пограничных станций. По нашим прогнозам, в сообщении с портами Приморского края объёмы перевозок к 2020 году увеличатся на 44 млн тонн, то есть практически в два раза, по сравнению с тем, что отмечается там сейчас.

— Что нужно сделать для того, чтобы инфраструктура позволяла справиться с теми объёмами, которые могут сегодня предъявить грузовладельцы?

— Это неоднозначный вопрос. Для начала нужно реально оценить ситуацию. Вот, например, программа стратегического развития Байкало-Амурской магистрали была разработана впервые как комплексный документ в 2006 году, но с момента её разработки согласованного решения об источниках её финансирования принято не было.

Вместе с тем с учётом многочисленных обращений руководства Хабаровского края



мы её актуализировали, и в настоящий момент получилось два возможных сценария: первый основывается на потребностях, которые заявляются грузовладельцами. Например, узел Ванино – Советская Гавань по этим данным должен справляться с объёмами, равными 93 млн тонн грузов уже через 9 лет. А сейчас через него отгружается около 15 млн тонн. Но грузоотправители стараются заявить максимум грузов исходя из мощностей строящихся терминалов. По факту существует и второй сценарий (основанный на Генеральной схеме развития), который, по нашей оценке, более реалистичен – 52 млн тонн к 2020 году. Эта цифра основана на возможностях рынка сбыта и реальных сроках по освоению месторождений полезных ископаемых. Но, даже по оценке нашего института, БАМ требует серьёзных инвестиционных вложений.

— И какова цена вопроса?

— Потребные инвестиции в БАМ, по нашему мнению, умеренному сценарию, составляют 400 млрд руб. до 2020 года. Если опираться на заявления грузовладельцев, то вложить придётся уже около 870 млрд руб. И это без затрат на обновление и приобретение парка локомотивов. При этом ответственность в случае непредъявления заявляемых объёмов на самих грузоотправителей не распространяется.

— А какая разница между двумя сценариями, если измерять в километрах необходимых путей?

— По нашей оценке, на БАМе нужно построить 590 км путей, а по сценарию грузовладельцев – более 2,7 тыс. км. При этом надо понимать, что на БАМе существенных работ не проводилось давно и нужна срочная реконструкция действующей инфраструктуры. По большому счёту, там нужно провести реконструкцию порядка 3 тыс. км путей. Если брать наш сценарий, то ежегодно только в БАМ необходимо вкладывать

Основные мероприятия по развитию железнодорожной инфраструктуры БАМА и Транссиба

около 50 млрд руб. Сейчас компания «РЖД» способна выделить на развитие этой магистрали не более 10% от требуемой суммы. Если же брать сценарий грузоотправителей, то ежегодные вложения вообще составят 100 млрд руб. – это равносильно объёму инвестиций в рамках подготовки к сочинской Олимпиаде 2014 года. Нужно признать, что необходимых источников финансирования для БАМа нет. Мы разработали программу стратегического развития БАМА, и недавно она рассматривалась в комитете по транспорту Госдумы и Минтранса. По результатам она должна пройти необходимые согласования и вынесена на рассмотрение правительства с предложениями по поиску источников финансирования.

— То есть дело движется?

— Продолжается строительство участка Комсомольск – Ванино (средства Инвестфонда идут на строительство Кузнецкого тоннеля, а РЖД строит разъезды и другую необходимую железнодорожную инфраструктуру на этом участке). В 2013 году планируется запуск тоннеля, а в 2016 году этот проект будет полностью реализован и БАМ выйдет на провозную способность в грузовом направлении в 32 млн тонн. Но, чтобы увеличить эту цифру, необходимо какое-то государственное решение, либо включение БАМа в Федеральную целевую программу развития железнодорожного транспорта, либо выделение магистрали в отдельную адресную инвестиционную программу с целевым финансированием. Кроме указанных проектов началась реализация строительства дороги Кызыл – Курагино. Соответственно, РЖД необходимо готовиться к дополнительной нагрузке на инфраструктуру на подъездах к Транссибу и БАМу. Здесь речь идёт о развитии инфраструктуры на участке Междуреченск – Тай-

шет, на который через несколько лет должно добавиться около 25 млн тонн угля с Улаганского угольного бассейна в Туве. Нам нужно будет построить более 300 км вторых путей и провести реконструкцию четырёх тоннелей. На данный момент мы развили станцию Абакан и построили два разъезда на участке Саянская – Тайшет. Суммарный объём инвестиций, необходимых для развития всего участка Междуреченск – Тайшет, оценивается в 72 млрд руб.

— Но ведь конкретно в этом проекте есть крупные компании, которые как никто заинтересованы в развитой железнодорожной инфраструктуре. Не логичнее привлечь их к этому процессу?

— У нас пока нет правового механизма, который бы позволял привлечь частные средства в развитие магистральной инфраструктуры ОАО «РЖД». Но такой опыт используется практически во всём мире. В компетенции железнодорожной компании должны лежать ответственность за обеспечение перевозочного процесса, обслуживание и безопасная эксплуатация инфраструктуры, а вот строительство и развитие железных дорог – это дело прежде всего государства и заинтересованных частных инвесторов. В большинстве стран используются именно эти способы взаимодействия.

— Вы верите, что когда-нибудь такие рычаги появятся у нас?

— Мы в тесном взаимодействии с департаментами РЖД постоянно ведём работу в данном направлении и видим, что определённые подвижки в этой проблематике просматриваются и частично уже реализуются. Вместе с тем нам и далее надо находить компромисс с государственными органами во взаимопонимании этих процессов и реализации намеченных планов.

Беседовал Василий Климов

ПРОЕКТ

Без реальной нагрузки

Инвестиции могут запоздать



Одного леса недостаточно для проектирования магистрали

Власти Томской области вновь заговорили о проекте Северо-Сибирской магистрали и включили его в Стратегию развития транспортной системы региона. Но, как выяснилось, у Севсиба нет понятной грузовой базы.

Поводом для обсуждения дороги, которая должна связать Ханты-Мансийский округ (Нижневартовск), Томскую область (Белый Яр), Красноярский край (Лесосибирск), а также Иркутскую область (Усть-Илимск), послужило заявление вице-губернатора Томской области Игоря Шатуриного. Чиновник не сомневается, что проектирование Севсиба начнётся через пять лет, а грузовой базой проекта станут «природные богатства на территории, расположенной севернее Транссибирской магистрали, в том числе лесные ресурсы и месторождения глинозёма в районе Богучан». Общая протяжённость дороги должна составить 2002 км, её стоимость, согласно «Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года», оценивается в 218 млрд руб. По мнению Игоря Шатуриного, из зоны обслуживания новой линии «может

быть осуществлён вывоз 5–10 млн тонн лесных грузов и до 4–5 млн тонн глинозёма в год, а также нефтегрузов». При этом конкретные компании, которые бы проявили интерес к этим ресурсам, чиновник не называет. «Эта дорога позволит нам развивать северные районы области, где сосредоточены наши лесные запасы и месторождения полезных ископаемых», – сказал консультант комитета по транспорту томской администрации Юрий Нясеев, но назвать компаний, которые могли бы выступить в качестве инвесторов строительства дороги, затруднился.

О новых данных, которые бы говорили о понятной грузовой базе проекта Севсиба, не слышили представители

службы технической политики ЗСЖД. По словам заведующего сектором формирования и развития территориального производственного комплекса Института экономики и организации промышленного производства (ИЭОПП) Владимира Малова, Восток с Западом соединён очень узкой линией Омск – Тюмень – Екатеринбург, а проект Севсиба нужно рассматривать с точки зрения перспективы транзита через Россию, а не с точки зрения наличия грузовой базы в тех регионах, где проходит дорога. «Транссиб строился, не опираясь на грузовую базу, – эта дорога соединяла две ча-

сти страны. Китай уже строит широкую колею до Урумчи, то есть Поднебесная в скором времени перехватит весь международный транзит контейнеров из Японии и Южной Кореи, который мог бы быть нашим и шёл бы как раз через Севсиб, но не в том виде, в каком эту дорогу рассматривают сейчас, а в том, который имеет геополитическое значение для страны и начинается в глубоководном порту Индиго (Ненецкий автономный округ), проходит через север Урала и уже далее, пересекая Ханты-Мансийский автономный округ, выходит на БАМ», – рассказал представитель ИЭОПП.

Клим Палеха

— В досье

СХЕМА ПРЕДПЛАГАЕМОЙ СЕВЕРО-СИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ

Условные обозначения:

- существующие железнодорожные линии
- планируемая магистраль

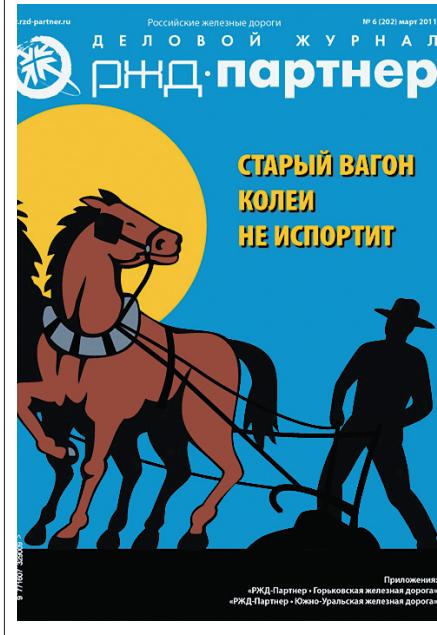
Сургут
Нижневартовск
Стрежевой
Белый Яр
Лесосибирск
Ярки
Усть-Илимск
Колпашево
Ачинск
Красноярск
Хребтовая
Иркутск
Барнаул
Красноярск
Ачинск
Барнаул
Омск

Фото: www.gudok.ru

существенно упрощает процессы погрузки и выгрузки, повышает сохранность груза при перевозках, что особенно актуально на длинных плачах доставки. «Расходы на закупки биг-бэгов будут компенсированы снижением транспортных затрат», – отметил он.

ДЕЛОВАЯ ПРЕССА

Закат системы отката



Вышел в свет № 6 журнала «РЖД-Партнер».

Тема номера «Вокзалы России: инновации в инфраструктуре» содержит подборку аналитических материалов, посвящённых перспективам развития вокзального комплекса, которую открывает интервью с начальником Дирекции железнодорожных вокзалов ОАО «РЖД» Сергеем Абрамовым о развитии вокзального бизнеса. В рубрике «Государственное регулирование» помещена статья Тамары Андреевой «Закат системы отката?», в которой анализируются проблемы применения закона о госзакупках.

«Осложнений не предвидится» – под таким заголовком публикуется интервью со старшим вице-президентом ОАО «РЖД» Валентином Гапановичем. В том числе он рассказывает о перспективах применения ранее действовавших технических сертификатов для пропуска техники на территории России в едином экономическом пространстве России, Белоруссии и Казахстана.

Анализ произошедших изменений в транспортных федеральных целевых программах, реальные прогнозы бюджетного инвестирования в железнодорожную инфраструктуру содержатся в материале Татьяны Святкиной «Бюджет выходит из транса».

Наиболее актуальные проблемы в области реформирования грузовых железнодорожных перевозок рассматриваются в интервью вице-президента ОАО «РЖД» Салмана Бабаева.

В рубрике «Тарифы» читателя привлечёт «круглый стол», посвящённый последним изменениям и предложениям в области тарифообразования на железнодорожном транспорте.

«Плюсы есть. С интересом хуже» – так называется статья Дмитрия Саввина о перспективах развития контейнерных перевозок. Результаты и последствия продажи ОАО «РЖД» старых полуwagonов анализирует Дмитрий Ханевич.

В номере помещены также тематические приложения «Горьковская железная дорога» и «Южно-Уральская железная дорога».

Андрис Лаузевичус

ТЕХНОЛОГИИ

Мешок для руды

Китай хочет получать сырьё в упакованном виде

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ АДМИНИСТРАЦИЯМ «ПРОСТРАНСТВА 1520» ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ ГОРНО-МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИХ ПРОДУКТОВ В НАПРАВЛЕНИИ ПОГРАНПРЕДЕХОДА ДОСТЫК – АЛАШАНЬКОУ (КАЗАХСТАН – КИТАЙ) ИСПОЛЬЗОВАТЬ УНИВЕРСАЛЬНУЮ УПАКОВКУ ТИПА «БИГ-БЭГ».

Инициатива китайской стороны прозвучала на совещании комиссии по грузовым перевозкам Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД). В биг-бэгах предлагается организовать перевозку в направлении станции Алашанькоу марганцевого, медного, свинцовского, цинкового концентратов, хромовой руды, ферросплавов. Целью нововведения, по мнению китайской делегации, станет максимальное повышение эффективности работы перевозочной техники и механизмов станции Алашанькоу, терминалы операторы и их партнёры-эк

ОФИЦИАЛЬНО

Лучшие на сети

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

1. Северной железной дороги;
2. Западно-Сибирской железной дороги;
3. Сольвычегодского отделения Северной дороги;
4. Петропавловского отделения Южно-Уральской дороги;
5. Кузбасского отделения Западно-Сибирской дороги;
6. Забайкальского территориального центра фирменного транспортного обслуживания;
7. Северо-Кавказской дирекции по ремонту грузовых вагонов;
8. Дорожной дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении Северо-Кавказской дороги;
9. Станции Березники-сортировочная Свердловской дирекции управления движением;
10. Станции Магнитогорск-грузовой Южно-Уральской дирекции управления движением;
11. Эксплуатационного локомотивного депо Ртишево-Восточное Юго-Восточной дороги;
12. Ремонтного локомотивного депо Тихорецкая Северо-Кавказской дирекции по ремонту тягового подвижного состава;
13. Эксплуатационного вагонного депо Краснодар Северо-Кавказской дороги;
14. Эксплуатационного вагонного депо Лоста Северной дороги;
15. Вагонного ремонтного депо Люблин Московской дирекции по ремонту грузовых вагонов;
16. Ноябрьской дистанции пути Свердловской железной дороги;
17. Зеленогорской дистанции пути Октябрьской дороги;
18. Путевой машинной станции № 183 Восточно-Сибирской дирекции по ремонту пути;
19. Путевой машинной станции № 176 Южно-Уральской дирекции по ремонту пути;
20. Вокзала Нижний Новгород Горьковской региональной дирекции железнодорожных вокзалов;
21. Биробиджанской дистанции сигнализации, централизации и блокировки Дальневосточной дороги;
22. Рузавской дистанции сигнализации, централизации и блокировки Куйбышевской дороги;
23. Санкт-Петербургского информационно-вычислительного центра;
24. Кировского регионального центра связи Нижегородской дирекции связи Центральной станции связи;
25. Комсомольской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций Дальневосточной дирекции по управлению терминально-складским комплексом;
26. Дирекции по эксплуатации зданий Горьковской дороги;
27. 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 коллектиvu:

Проектно-конструкторского бюро локомотивного хозяйства;

Второго места коллектиvu:

Проектно-конструкторского бюро вагонного хозяйства;

Третьего места коллектиvu:

Проектно-конструкторско-технологического бюро по системам информатизации.

НЕГОСУДАРСТВЕННЫЕ УЧРЕЖДЕНИЯ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ ОАО «РЖД», признанные победителями по итогам соревнования за 2010 год, с присуждением:

Первого места коллектиvu:

Негосударственного учреждения здравоохранения «Дорожная клиническая больница на станции Саратов-2 ОАО «РЖД»;

Второго места коллектиvu:

Негосударственного учреждения здравоохранения «Узловая больница на станции Орск ОАО «РЖД».

ДИРЕКЦИИ СОЦИАЛЬНОЙ СФЕРЫ – СТРУКТУРНЫЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ, признанные победителями по итогам соревнования за 2010 год, с присуждением:

Первого места коллектиvu:

Дирекции социальной сферы Северо-Кавказской дороги;

Второго места коллектиvu:

Дирекции социальной сферы Юго-Восточной железной дороги;

Третьего места коллектиvu:

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 Маstryков 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 Татлынка Приволжской дирекции управления движением (руководитель Соловьев Ю.В.);
- смена станции Волжский Приволжской дирекции управления движением (руководитель Шайдуллин 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 Шарап Т.Е.);
- смена станции Ерунаково Западно-Сибирской дороги (руководитель Поморцева И.Ю.);
- смена станции Уруша Забайкальской дирекции управления движением (руководитель Титов В.Н.);
- смена станции Тында Дальневосточной дирекции управления движением (руководитель Завьялов Г.Ф.);
- смена станции Тында Дальневосточной дирекции управления движением (руководитель Валич Н.А.).

По вагонному хозяйству

- Бригада эксплуатационного депо Санкт-Петербург-сортировочный-Московский Октябрьской дороги (руководитель Осипов В.Е.);
 - бригада ремонтного депо Зеленчено 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 Беняев 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 Рябов Р.Ю.);
 - участник ремонтного депо Санкт-Петербург-сортировочный-Витебский Октябрьской дирекции по ремонту грузовых вагонов (руководитель Титанов А.А.);
 - участник ремонтного депо Лянгасово Горьковской дирекции по ремонту грузовых вагонов (руководитель Титов В.А.);
 - участник ремонтного депо Златоуст Южно-Уральской дирекции по ремонту грузовых вагонов (руководитель Попова В.А.);
 - участник 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 Люблин 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 дирекции по ремонту грузовых вагонов (руководитель Палищев 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 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 Романчик Н.И.);
 - участник Гатчинской дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении «Санкт-Петербург-пригород» Дирекции пригородных перевозок «Транском» Октябрьской дороги (руководитель Кот Т.Б.);
 - участник моторвагонного депо Любля Московской моторвагонной дирекции Пригородной дирекции Московской дороги (руководитель Мукоедов К.И.);
 - участник моторвагонного депо Смоленск-1 Московской моторвагонной дирекции Пригородной дирекции Московской дороги (руководитель Железняков И.В.);
 - участник моторвагонного депо Анизовка Приволжской дороги (руководитель Лентяев В.А.);
 - участник 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 автоматали, 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 Смирнов 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 Дудакалов 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 Петровской 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 Прокопец 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-Дальянской 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 Ларинов 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 Белулов 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 Софрыков В.А.);
- бригада Архангельской дистанции электроснабжения Северной дороги (руководитель Палкин Е.А.);
- бригада Кавказской дистанции электроснабжения Северо-Кавказской дороги (руководитель Вонсович Е.Н.);
- бригада Россонской дистанции электроснабжения Юго-Восточной дороги (руководитель Зубков В.С.);
- бригада Петровской 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 Ветошинов 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 теплоснабжению Октябрьской дороги (руководитель Ежиков А.И.);
- бригада Рязанской дистанции гражданских сооружений Куйбышевской дороги (руководитель Федулов Н.А.);
- бригада Петропавловской дистанции гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения Южно-Уральской дороги (руководитель Тютюников А.Н.);
- бригада Читинского регионального центра Дирекции по теплоснабжению Забайкальской дороги (руководитель Волков В.В.);
- участок Петрозаводского эксплуатационного центра Дирекции по теплоснабжению 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 Сузикин И.Г.);
- участок Астраханской дистанции гражданских сооружений Приволжской дороги (руководитель Половецкая 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 дирекции

- 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 Углерудская Березниковского линейного агентства фирменного транспортного обслуживания Пермского агентства фирменного транспортного обслуживания

КАЧУР Наталья Леонидовна, агент линейного агентства станции Новороссийск Краснодарского 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

СОЛДАТОВ Игорь Анатольевич, составитель поездов станции Фокино Московской дороги

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

АВИЛОВ Павел Николаевич, старший регулировщик скорости движения вагонов станции Волжский Приволжской 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

ГЛАДУН Елена Викторовна, старший оператор технологического центра обработки поездной информации и перевозочных документов станции Карамышевская Забайкальской дирекции управления движением

СТЕПИН Александр Александрович, регулировщик скорости движения вагонов станции Сызрань-1 Куйбышевской дирекции управления движением

КУДЛА Ольга Анатольевна, старший оператор технологического центра обработки поездной информации и перевозочных документов станции Бердяуш Южно-Уральской дороги

БАВИНЦЕВ 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 Берёзы Октябрьской дирекции управления движением

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

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

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

ПУЛАКАЙНЕ Галина Викторовна, приемосдатчик груза и багажа станции Бологое-Московское Октябрьской дирекции управления движением

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

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

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

ЯКОВЛЕВА Вера Дмитриевна, приёмщик поездов станции Нижний Новгород-сортировочный Горьковской дирекции управления движением

АБРОСИМОВ Владимир Фёдорович, машинист электровоза эксплуатационного депо Россель Юго-Восточной дороги

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

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

ИВАНОВ Олег Леонидович, машинист тепловоза эксплуатационного депо Мурманск Октябрьской дороги

КОВАЛЕВ Владимир Николаевич, машинист тепловоза эксплуатационного депо Орехово Московской дороги

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

МАРКОВ Сергей Анатольевич, машинист электровоза эксплуатационного депо Красноуфимск Горьковской дороги

ПЕТРОВ Алексей Nikolaevich, машинист электровоза эксплуатационного депо Бабаево Октябрьской дороги

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

СИЛЯНОВ Юрий Алексеевич, машинист тепловоза эксплуатационного депо Пенза Куйбышевской дороги

СОЛОВЬЕВ Владимир Петрович, машинист электровоза эксплуатационного депо Ачинска Приволжской дороги

ТАКАЕВ Сергей Алексеевич, машинист тепловоза эксплуатационного депо Ачинска Приволжской дороги

УХАЧ Николай Иванович, машинист тепловоза эксплуатационного депо Печора Северной дороги

ЧЕКРЫГИН Сергей Nikolaevich, машинист электровоза эксплуатационного депо Карасук Западно-Сибирской дороги

ШАРДАКОВ Владимир Петрович, машинист электровоза эксплуатационного депо Боготол Красноярской дороги

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

ШЕПЕЛЕВ Юрий Михайлович, машинист тепловоза Дирекции тяги Калининградской дороги

ПРОХОРОВ Дмитрий Сергеевич, машинист электровоза эксплуатационного депо Буй Северной дороги

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

ВИНОГРАДОВ Алексей Nikolaevich, 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

ВИНОГРАДОВ Алексей Nikolaevich, слесарь по ремонту подвижного состава депо Калуга Московской дирекции по ремонту грузовых вагонов

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

ЧИРКИН Александр Nikolaevich, слесарь депо Кочетовка Юго-Восточной дороги

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

ЧЕРНЕЦКИЙ Александр Владимирович, электрогазосварщик депо Карталы Южно-Уральской дирекции по ремонту грузовых вагонов

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

8. | КАЛЕЙДОСКОП

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

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 скромном 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 насчитываются 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 выделит государство, остальные деньги представляют частные компании Ставропольского края, а также совместное предприятие, созданное концерном «Роснано» и холдингом «Ренова».

Андрей Стрельцов

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 искусствоведом и критиком, видным архитектором и педагогом, блистательным музыкальным 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 почтаемого 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», знакомился 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-полурусака. По сторонам портрета виднелись ещё более непонятные вещи: пейзаж, написанный маслом, но какой-то штрихованной манере, и натюрморт из груш и яблок на синеватой скатерти, расчеканенный в чётком, почти жёстком плане».



И НА АВТОПОРТРЕТЕ ИГОРЬ ГРАБАРЬ ИЗОБРАЗИЛ СЕБЯ ЗА РАБОТОЙ

Только много лет спустя из журнальной заметки, случайно попавшейся ему на глаза, Грабарь узнал, что это был портрет художницы Берты Моризо работы великого Эдуара Мане. «Я был огорчен, раздавлен, 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 – Подмосковье. Здесь созданы его произведения: «Сентябрьский снег» (1903), «Белая зима. Грачные гнёзда», «Февральская лазурь», «Мартовский снег» (все 1904), «Христоны» (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 музеиной 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 вызывало резкую реакцию консервативной прессы. Например, к «скандальным» покупкам Грабаря относились полотна Натальи Гончаровой и Михаила Ларионова, Ильи Машкова и Петра Кончаловского, Павла Кузнецова и Кузьмы Петрова-Водкина. Работы этих художников составляют сейчас золотой фонд Третьяковки.

В 1925 году свой организационный талант Игорь Грабарь вложил в новое важное дело, ради которого он отказался от директорства в Третьяковской галерее, от преподавания в Московском университете и от должности в музейном отделе Наркомпроса. Основное место работы – Центральные реставрационные мастерские. Здесь под его руководством шла работа по спасению и возрождению древнейших памятников русской и византийской живописи, сохранившихся в церквях и монастырях. В их числе – икона Богоматерь Владимирская, фрески Успенского и Дмитриевского соборов во Владимире, открытые в 1918 году, чин Благовещенского собора, Звенигородский чин Андрея Рублёва, рублёвский иконостас в Троице-Сергиевой лавре, фрески Феофана Грека в Новгороде и Пскове.

В 20-е и 30-е годы Грабарь много ездил по свету: в США – с выставкой русских художников, в страны Европы – как эксперт в области живописи. Как следствие, Грабарь стал первым, кого представили к званию заслуженного деятеля искусств, введённому в 1928 году. В 1941-м он удостоен Сталинской премии первой степени за двухтомную монографию «Репин», в 1956-м – звания народного художника СССР.

В самом начале чисток Игорь Грабарь ушёл со всех ответственных постов и возвратился к живописи. В 1933 году невероятно популярной стала написанная им картина «Светлана»: поскольку так звали и дочь Сталина, все решили, что на этом портрете изображена именно она. Художнику не удалось избежать «приоритетных» заказов – так появились его «В.И.Ленин у прямого провода» (1933) и «Крестьяне-ходоки на приёме у В.И.Ленина» (1938).

В 1944 году Грабарь вновь занялся реставрацией. Став научным руководителем мастерских, возглавляя комиссии по спасению художественных ценностей из усадеб и монастырей. Нынешний Всероссийский научно-реставрационный центр, выросший из этих мастерских, носит его имя.

Игорь Грабарь прожил в искусстве яркую и долгую жизнь. Он умер 16 мая 1960 года – смерть застала его за работой над изданием «Истории русского искусства». Юрий Акимов

ЭКСПОРТ

Ей сверху видно всё

В КИТАЙ ОТПРАВЛЯЕТСЯ «ПУМА» – АЭРОСТАТ РОССИЙСКОГО ПРОИЗВОДСТВА

ПЕРЕД ОТПРАВКОЙ МАХИНА ОБЪЁМ ОКОЛО 12000 КУБ. М И ВЫСОТОЙ БОЛЕЕ 37 М УСПЕШНО ПРОШЛА ПРЕДПРОДАЖНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ.

«Пума» спроектирована и построена НПО «Авгурь – РосАэросистемы» – крупнейшим в России производителем воздушоплавательной техники, в том числе и дирижаблей.

Сварка всех элементов оболочки из-за её огромных размеров проводилась токами высокой частоты на плоскостях 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, видеоборудование высокого разрешения и другие приборы общей массой до 2 тонн. Данные с них поступают по кабелю на наземный пункт наблюдения. В гондоле аэростата размещены радар, видеоборудование высокого разрешения и другие приборы общей массой до 2 тонн. Данные с них поступают по кабелю на наземный пункт наблюдения. В гондоле аэростата размещены радар, видеоборудование высокого разрешения и другие приборы общей массой до 2 тонн. Данные с них поступают по кабелю на наземный пункт наблюдения.

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 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 Tecom, и ряд стран использует

их для охраны границ. В частности, целая система аэростатов установлена на границе между США и Канадой.

По словам вице-президента воздушоплавательного центра «Авгурь» Михаила Талесникова, его фирма неоднократно выигрывала тендера 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», «Иrbis». Андрей Барановский

Андрей Стрельцов

КРОССВОРД

ПО ГОРИЗОНТАЛИ

1. Не летает, не поёт, но по-итальянски клюёт (загадка). 3. Ревностный последователь, приверженец какого-либо течения, идеи. 9. Печный наездник из русской сказки. 10. Счастье, испытываемое от неудачи конкурента.

12. Роль 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.

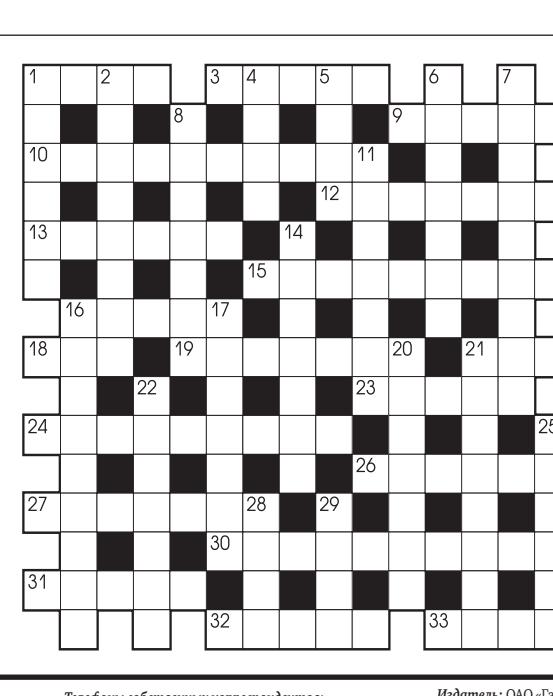
23. Сельскохозяйственная культура, которая портит человеческие лёгкие. 24. Одна из сторон в судебном процессе. 26. Сорное растение с белорозовыми цветками. 27. Уникальное животное: откладывает яйца, а вскармливает детёныши молоком. 30. Род местной телефонной станции с ручным переключением. 31. Без него катаяешься – «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. Нагиток, повышающий спрос на волбу. 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 проходит и покупается. 16. На этом мероприятии Ленин угодил под бревно. 17. Голова, которая хорошо варит. 20. Какой театр, начинаясь с вешалки, заканчивается канканом? 21. 12 стульев, одним словом. 22. Подтверждение правды закона, гласящего, что угол падения равен углу отражения. 25. Мясное блюдо, часть туши – бедро. 28. Эскадрилья ангелов. 29. Лучник, превращающий обычную парочку во влюбленную.

Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 22 марта

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

4. Возвращ. 8. Лимоник. 10. Ромштекс. 11. Силомер. 13. Район. 14. Тату. 15. Дятел. 18. Йорик. 19. Взята. 23. Икарус. 24. Сироп. 28. Среда. 29. Лыко. 30. Отлов. 33. Должник. 34. Недотёпа. 35. Скандал. 36. Третяк.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. Сибиряк. 2. Ротозей. 3. Эклер. 5. Огород. 6. Вощь. 7. Алебастр. 9. Истукан. 12. Раця. 16. Лопух. 17. Износ. 20. Шиллинг. 21. Ка-скадёр. 22. Синод. 25. Пружина. 26. Адмирал. 27. Ступня. 31. Вояка. 32. Штат.

Издатель: ОАО «Газета