

В ремонтном локомотивном депо Иркутск-сортировочный начался капитальный ремонт тепловозного цеха

Трагедия на Чернобыльской АЭС произошла 25 лет назад, но её последствия ощущаются до сих пор



ТРАНСКАРАНТ

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

www.transgarant.com

26 апреля 2011 года	WWW.GUDOK.RU
вторник	WWW.GUDOK.INFO
№ 70 (24790)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

Гудок



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная	с 23 декабря	153486
газета	1917 года	экземпляра

От редакции

Готовь ледокол летом

Холода закончились. И ситуация на подходах к портам практически нормализовалась. Однако возникает вопрос: что же будет следующей зимой? Особенно с учётом того, что стивидоры Усть-Луги и Приморска планируют существенно увеличить грузооборот. Одними из причин, по которым на железнодорожных подходах к морским портам Северо-Запада образовывались нынешней зимой заторы, стали суровая ледовая обстановка и неритмичная подача флота, несмотря на то что проводку обеспечивали 14 ледоколов, включая два линейных, пришедших из Арктики. Проблемы портовиков обращивались убытками железнодорожников от «брошенных» поездов. Например, в Большом порту Санкт-Петербург время нахождения вагонов было увеличено на станции Автovo до 15,4 часа, станции Новый Порт – до 29 часов, на подходах к порту Высоцкий – до 31 часа. Недавно было объявлено о намерении форсировать строительство отечественного ледокольного флота. Однако проблема в том, что в Финском заливе нужны не просто ледоколы. Если строить мощный флот, то окажется, что средств, которые выделены в рамках федеральной программы, хватит всего лишь на половину линейного ледокола. Правда, у линейных атомоходов изначально другие задачи – вести караваны по Севморпути, а не совершать маневры на фарватере для вызволения из ледового плена теплоходов на Финском заливе. Если делать ставку на такие ледоколы, то проводка к портам Северо-Запада получается слишком дорогой. Да и за короткий срок такой флот не построить. Проблема здесь не в толщине ледового панциря, а в торосах. Поэтому, как выяснилось, нужно брать такие льды не мощностью двигателя, а с помощью особой конструкции ледокола. Но в любом случае в программу нужно вносить поправки и заказывать дополнительные суда. Если они попадут на верфи прямо сейчас, то можно подтянуть ледокольный флот до того уровня, который будет соответствовать нынешним грузопотокам в портах Северо-Запада. Правда, это произойдёт к 2014–2015 году. И к тому времени грузооборот стивидоров будет значительно больше, чем сейчас. Получается, что ледокольное обеспечение на Северо-Западе будет постоянно догонять увеличивающиеся грузопотоки. Значит, уже сегодня нужно сделать выводы для прогнозных оценок железнодорожников. То есть исходить из реальной обстановки, а не из обещаний, которые щедро раздают стивидоры по осени, планируя зимние объёмы грузооборота.

Цифра дня

29,3 балла

такова оценка состояния путевого хозяйства ОАО «РЖД» в I квартале 2011 года. Среднегодовая оценка пути улучшилась с 41,9 балла в 2008 году до 34,9 балла в 2010 году.

Блиц

На финишной прямой

Пункт пропуска Нестеров – Кибартай на российско-литовской границе планируют достроить к концу года



ФОТО ВЕРА БАШКАНОВА

Владимир Тембер, начальник отдела технической политики Калининградской дороги

На обустройство подводомственных Росгранице объектов пункта пропуска Нестеров – Кибартай, строительство которого ведётся с 2002 года, из федерального бюджета получено свыше 400 млн руб.

– Государственная часть объекта будет строиться с нуля. В какой стадии готовности

находится железнодорожная инфраструктура? – Железнодорожная составляющая пункта пропуска готова на 85%. В целом по этому объекту ЮЖД освоила уже 752 млн руб. – инвестиции ОАО «РЖД». На станции уложены все железнодорожные пути (на территории свыше 40 га), построены пост ЭЦ, пешеходный мост для жителей посёлка и объездная автодорога. Осталось достроить путь отцепочного ремонта грузовых вагонов, путь экипировки локомотивов и помещение для текущего осмотра локомотивов. Также необходимо обустроить место для стоянки техники и размещения работников путевого комплекса, возвести котельную. – А какие объекты будут строиться по заказу Росграницы? – За счёт средств федерального бюджета предстоит построить объездное здание вокзала с размещением контрольных органов пункта пропуска: по-

граничной, таможенной, ветеринарной, миграционной служб, – а также склад временного хранения грузов. – Что означает для дороги введение в эксплуатацию этого пункта пропуска? – Мы рассчитываем изменить технологическую схему работы. Прежде всего изменения коснутся станции Черняховск, расположенной на расстоянии 62 км от границы и выполняющей сегодня функции пограничной: она будет работать исключительно как грузовая. Здесь проектируется сортировочная горка. В целом комплексное развитие инфраструктуры главного хода обеспечит оптимальную работу важных грузовых станций: Калининград-сортировочный, Балтийск, Балтийский Лес, даст возможность формировать длинносоставные поезда, существенно снизить простои. БЕСЕДОВАЛА ВЕРА БАШКАНОВА

Инфраструктура

Щебень преткновения

Для выполнения плана не хватает ни вагонов, ни нужных фракций



ФОТО СЕРГЕЙ ГОДИН

Причастным подразделениям дана одна неделя на определение причин и решение проблемы срыва доставки щебня путеремонтному комплексу.

Такое поручение дал вчера первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Морозов в ходе оперативного совещания у главы компании. Проблема с завозом щебня обсуждалась ещё неделю назад. Несмотря на то что на прошлом оперативном совещании у президента ОАО «РЖД» ряду причастных департаментов было поручено решить вопрос с организацией подачи вагонов для отгрузки щебня, компания по-прежнему отстаёт от плана из-за нехватки подвижного состава. Финансирование ремонта

Дорогам необходим щебень, но он не всегда доходит до конечного потребителя

вагонного парка было увеличено, однако выделенный бюджет до сих пор не освоен. В настоящий момент отставание по щебню составляет 850 тыс. куб. м. Как заявил «Гудку» вице-президент ОАО «РЖД» Владимир Воробьёв, сложившаяся ситуация случилась впервые и такое положение дел явно нетерпимо. Собственного парка вагонов и спецвагонов Центральной дирекции по ремонту пути (ЦДРП) недостаточно для завоза полного объёма щебня. Его никогда не хватало и раньше, так как всегда использовался инвентарный парк полувагонов РЖД. Как объяснил «Гудку» источник на КбшЖД, в связи с передачей инвентар-

ного парка вагонов в ПГК и ВГК на дороге возникли проблемы с полувагонами и возом щебня и решить их будет нелегко. Теперь вопрос заказа и использования вагонов в течение мая-июня переходит в коммерческую плоскость, однако в дорожном хозяйстве пути и Куйбышевской дирекции по ремонту пути высказывают озабоченность, что привлечение частного подвижного состава поднимет тарифную составляющую и это отразится на стоимости щебня и в конечном итоге приведёт к отставанию от плана ремонта.

> Окончание | 2

Проект

Поезда не уйдут под землю

Городские пробки разгрузит электричка

Внутригородская электричка может стать достойной альтернативой Красноярскому метрополитену, тем более что его строительство сейчас законсервировали.

Об этом было заявлено на «круглом столе» Законодательного собрания Красноярского края, посвящённом развитию пригородных перевозок. Городская электричка поможет разгрузить город от пробок, а до работы в краевой центр жители Емельяновского и Березовского районов будут добираться вдвое быстрее. Предполагается, что электропоезда будут ходить по так называемой маятниковой схеме и захватят практически все районы краевого центра. – Протяжённость маршрута – 40 км, – говорит генеральный директор ОАО «Краспригород» Пётр Овсянников. – Основные остановочные пункты – Базаиха – Красноярск – Бугач –



ФОТО ВАСИЛИЙ БЕЛОВ

Электричка сможет перевезти гораздо больше пассажиров, чем автобус

Красноярск-Северный. В сутки по этому маршруту с интервалом 15–20 минут могут проходить 38 пар поездов. Эффективность такого городского транспорта, пока в Красноярске не построено метро (более того, этот проект недавно законсервировали), очевидна. – Если автобусом на правый берег краевого центра можно перевезти 50 пассажиров за один рейс, то электричкой – более 1,5 тыс.

Это в тридцать раз больше, – поясняет Пётр Овсянников. – Мы подсчитали, что за год услугами пригородного электропоезда могут воспользоваться более 3 млн человек. Так что такой электро-

поезд вполне может разгрузить городские улицы в час пик. Кроме того, руководство компании «Краспригород» совместно с министерством транспорта края рассматривают возможность установить и единый тариф на протяжении всего внутригородского маршрута. – Цена билета будет не намного выше, чем в маршрутном автобусе, – говорит Пётр Овсянников. – К тому же мы прорабатываем и такую возможность, как оплата проезда по единой социальной карте. Но для того чтобы этот проект успешно развивался, одного желания и намерения железнодорожников мало.

> Окончание | 3

Справка «Гудка»

Впервые «муниципальную» электричку в Красноярске запустили в июле 2008 года. Но городская инфраструктура в черте движения поездов так и не получила должного развития, и проект был прекращён.

ИНФРАСТРУКТУРА

Щебень преткновения

> НАЧАЛО | 1

На Куйбышевской магистрали в зимний период щебень завозился в хоппер-дозаторных вертушках с Южно-Уральской дороги. Сейчас хоппер-дозаторы задействованы на «окнах» по укладке рельсошпальной решётки, и поставки значительно замедлились. Чтобы обеспечить завоз щебня на летние ремонтно-путевые работы, ОАО «РЖД» передаёт Куйбышевской ДРП свыше 500 полувагонов. Однако почти все переданные ресурсы имеют превышение сроков эксплуатации и нуждаются в ремонте, а вопрос по источникам его финансирования пока не решён. Поэтому потребуетс

Сейчас парк инвентарных вагонов для нужд дороги используется по назначению – для хозяйственных нужд. То есть не только для завоза щебня, но и для погрузки металлолома, рельсов, строительных и других материалов.

Эти вагоны также будут курсировать в течение мая-июня.

Начальник оперативного отдела Северной дирекции по ремонту пути Сергей Волгин, в частности, сообщил «Гудку»: «Для перевозки щебня используются в основном вагоны операторских компаний – их-то сегодня и не хватает. Поставщиком щебня на все дороги является Первая нерудная компания. Так, в феврале она намеревалась поставить в адрес Северной железной дороги по нашим заявкам 880 вагонов щебня, а по факту было отгружено только 208. Щебёночные карьеры находятся в регионе Октябрьской магистрали, и распределением вагонов с 1 апреля занимается Октябрьский территориальный центр фирменного транспортного обслуживания. Кроме того, увеличилось время нахождения в пути вагонов Северной дирекции по ремонту пути – хоппер-дозаторных и думпкарных вертушек, в которые мы загружаем щебень на ОЖД и везём его на Северную».

Заместитель генерального директора по коммерции ОАО «Первая нерудная компания» Сергей Семендяев считает, что проблему могут решить сами железнодорожники, выделяя необходимое количество вагонов. Поданные компаний в марте-апреле заявки на предоставление вагонов для перевозки в адрес СЖД выполняются всего на 25%. В первую очередь это вагоны Первой и Второй грузовых компаний. «С нашей стороны приняты все возможные меры: написано много писем, проведены совещания у руководства ОАО «РЖД» и в ЦФТО. Но существенного улучшения ситуации пока не наблюдается. Нам обещают вагоны уже два месяца – и не дают в нужном количестве. То есть мы не виновники создавшегося положения, а, напротив, пострадавшая сторона», – убеждён Сергей Семендяев.

Для решения проблемы с минимальными финансовыми потерями необходимо выделить полувагоны из парка ПГК конкретно под выполнение этой задачи – перевозки путевого щебня, закольцевав составы по 50 полувагонов. Это позволит наверстать отставание по завозу щебня до конца мая 2011 года, убеждён Владимир Воробьев. Между тем не подлежит сомнению, что отсутствие щебня у ряда грузовладельцев также является одной из причин рассматриваемой проблемы. Как докладывала на оперативном совещании неделю назад генеральный директор ЦФТО Елена Кунаева, на Южно-Уральской дороге, на карьере рядом со станцией Асфальтная, не смогли предьявить груз из-за отсутствия должной фракции щебня. При этом заказы не корректируются, вагоны туда отфлакоуются в необходимом количестве, и, как следствие, возникает их простой. Та же ситуация сложилась на станции Асбест, где из-за проблем с качеством камня возникло решение отменить заказ. При этом, по словам вице-президента ОАО «РЖД» Вячеслава Лемешко, ЦФТО занимался разработкой графика, но проблема не только в нехватке вагонов, но и в платежах и в сроках платежей.

Как сообщила вчера Елена Кунаева, за прошедшую неделю отставание по подаче вагонов под щебень для летних путевых работ было сокращено: если в адрес ЦДРП оно несколько дней назад составило порядка 1,5 тыс. вагонов, то теперь по парку перевозчика отставание почти полностью ликвидировано, а в вагонах Первой грузовой компании сокращено на 500 единиц и составляет 1096 вагонов.

«Значительное отставание мы имеем и в адрес сторонних получателей, – сообщила Елена Кунаева. – Предстоит решить вопросы с организацией подачи вагонов, сейчас они простаивают в ожидании погрузки, не вывозятся своевременно со станций». В ближайшее время по ситуации со щебнем будет проведён детальный анализ и приняты соответствующие решения.

Напомним, что изначально предполагалось в ходе реформирования отрасли оставить в собственности ОАО «РЖД» необходимое количество подвижного состава именно для различных хозяйственных нужд, чтобы не зависеть в этих вопросах от частного парка. Однако ситуация показывает, что к данной мере необходимо ещё раз вернуться и нормализовать положение дел.

ИГНАТ ВЬЮГИН

Восточно-Сибирская

Значение места

НОВОЕ РАСПОЛОЖЕНИЕ СТОЙЛ ЭКОНОМИТ ВРЕМЯ И ДЕНЬГИ



ФОТО: АНДРЕЙ ГОРБАТОВ

В РЕМОНТНОМ ЛОКОМОТИВНОМ ДЕПО ИРКУТСК-СОРТИРОВОЧНЫЙ НАЧАЛСЯ КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ ТЕПЛОВОЗНОГО ЦЕХА.

Как рассказал начальник депо Сергей Попов, здесь уже изменили специализацию ремонтных стойл, на каждом из них будут определённые виды ремонта. Изменится схема расстановки локомотивов. Будет увеличена длина стойл, ведь ожидается увеличение притока тепловозов на летнюю путевую кампанию.

Нынешние изменения в технологии работы предприятия – продолжение технического перевооружения, начатого ещё в прошлом году. Особое внимание было обращено на расстановку ремонтных позиций, чтобы и в имеющихся условиях обеспечить поточность ремонта. Поэтому пункт реостатных испытаний переместили максимально ближе к тепловозному цеху.

В ДЕПО УСОВЕРШЕНСТВУЮТ ТЕХНОЛОГИЧЕСКУЮ СХЕМУ РЕМОНТА ТЕПЛОВОЗОВ – ЭТО ЗАМЕТНО УВЕЛИЧИТ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ ТРУДА И СЭКОНОМИТ СРЕДСТВА

«Раньше, чтобы отремонтировать тепловоз доехал до пункта реостатных испытаний и вернулся обратно, уходило часа четыре. Сейчас же эта операция занимает не более получаса. Соответственно снизили время простоя на ремонте. Соответственно сократили срок работы локомотивной бригады. В итоге за год набирается экономия более 500 тыс. руб. Так что место расположения имеет значение», – поясняет Сергей Попов.

Аналогично поступили и с пунктом по обточке колёсных пар, который раньше находился в отдельном здании, на удалении от основного цеха.

«На постановку локомотива на позицию обточки уходило более трёх часов. А обтачивать приходилось почти каждый локомотив. Как только мы перевели этот пункт поближе, затраты на манёвры сократились. Предварительно экономический эффект от

такого решения составит около 450 тыс. руб. в год. Да и вообще не должно быть так, чтобы локомотив ремонтировался в одном месте, а обтачивался в другом», – заключает Попов.

Совершенствование технологической схемы ремонта продолжится. «Тем более что в этом году, в том числе и на эти цели, депо выделяются централизованные средства – более 14,5 млн руб. В прошлом же году все свои задумки мы претворяли в жизнь собственными силами», – говорит главный инженер депо Андрей Смирнов.

По его словам, на эти деньги ещё запланировано сделать скалоопускную канаву на третьем пути тепловозного цеха и смонтировать систему приточно-вытяжной вентиляции, что улучшит условия труда персонала.

СЕРГЕЙ КЕЗ,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
ИРКУТСК

Объявление

Проведение аукциона № 27

по ОПРЕДЕЛЕНИЮ ПОКУПАТЕЛЕЙ ИМУЩЕСТВА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «РЖДстрой»

В соответствии со статьями 447–449 ГК РФ ОАО «РЖДстрой» объявляет о проведении аукциона по определению покупателя имущества ОАО «РЖДстрой» в форме открытого по составу участников и способу подачи предложений о цене аукциона. Аукцион состоится 26 мая 2011 г. в 12 часов 00 минут по московскому времени по адресу: РФ, 105064, г. Москва, ул. Казакова, д. 8, стр. 6.

Организатором аукциона выступает собственник имущества – ОАО «РЖДстрой», в лице Конкурсной комиссии ОАО «РЖДстрой».

Предметом торгов является право на заключение договора купли-продажи имущества ОАО «РЖДстрой»:

Лот	Наименование лота	Начальная цена лота, руб., в том числе НДС
1	Производственная база (15 объектов недвижимого имущества, два земельных участка) расположенная по адресу: Республика Бурятия, г. Улан-Удэ, ул. Революции 1905 г., д. 92	15 384 714,00

Шаг аукциона составляет 1 (Один) процент от начальной цены лота и остаётся неизменным в течение всего аукциона.

Подробнее ознакомиться с предметом аукциона (составом лота, сведениями об имуществе, его характеристиками), а также получить конкурсную документацию можно по адресу: 105064, г. Москва, ул. Казакова, д. 8, стр. 6, каб. 311/2, тел.: (499) 266-88-15, 266-88-13, 260-34-32, ежедневно с 09.00 до 16.45, кроме субботы и воскресенья, а также на сайте www.rzdstroy.ru.

Заявки на участие в аукционе должны быть представлены по адресу: 105064, г. Москва, ул. Казакова, д. 8, стр. 6, каб. 311/2, не позднее 16 часов 45 минут московского времени 20 мая 2011 г.

К участию в аукционе допускаются физические и юридические лица, которые могут быть признаны покупателями по законодательству РФ, своевременно подавшие заявку на участие, представившие надлежащим образом оформленные документы и внесшие задаток для участия в аукционе. Один Претендент имеет право подать только одну заявку на участие в аукционе.

Лица, желающие принять участие в аукционе, вносят задаток на расчётный счёт, указанный Организатором в Договоре о задатке, входящем в состав конкурсной документации. Величина задатка составляет 5% от суммы начальной цены продажи. Задаток должен быть внесён до окончания срока подачи заявки на участие в торгах. Моментом внесения задатка признаётся время его зачисления на указанный расчётный счёт.

Победителем аукциона признаётся участник, предложивший наиболее высокую цену за предмет аукциона. Итоги аукциона подвоятся по месту проведения аукциона в день и время, указанные в объявлении о проведении аукциона. Результаты проведения аукциона оформляются протоколом.



ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ ОПЕРАТОР
В СФЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ
ПЕРЕВОЗОК ЗЕРНОВЫХ ГРУЗОВ

ЛУЧШИЕ ТРАДИЦИИ.
НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ.

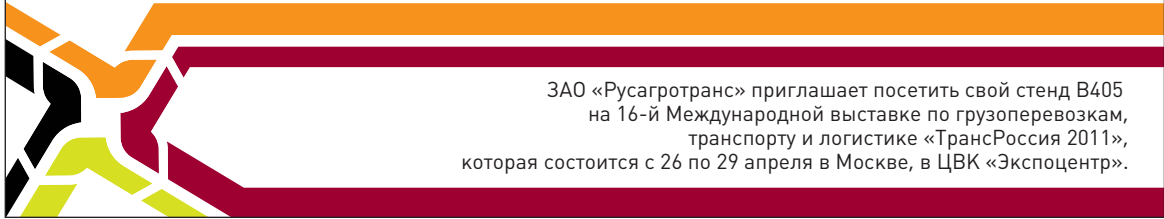


РАЗВИТИЕ И ОПТИМИЗАЦИЯ РОССИЙСКОЙ
ЗЕРНОВОЙ ЛОГИСТИКИ

ИНВЕСТИЦИИ

- в развитие транспортно-терминальной инфраструктуры
- в подвижной состав
- в новые логистические технологии

www.rusagrotrans.ru



ЗАО «Русагротранс» приглашает посетить свой стенд В405 на 16-й Международной выставке по грузоперевозкам, транспорту и логистике «ТрансРоссия 2011», которая состоится с 26 по 29 апреля в Москве, в ЦВК «Экспонцентр».

РЕКЛАМА

МАРИЯ ПАРФЕНОВА

ПРОЕКТ

Поезда не уйдут под землю

> Начало | 1

– К решению проблемы должны подключиться и городские власти, – говорит Пётр Овсянников. – Внутригородское движение необходимо синхронизировать с общественным транспортом, сделать удобные автобусные остановки. К примеру, доехал пассажир до станции Северный на электричке, вышел, через полсотни метров пересел на автобус.

Городские власти важность такого проекта не отрицают, но вот сделать такие пункты для пересадок обещают не раньше чем через четыре года.

– Сегодня мест, где можно без проблем с электрички пересесть на автобус, не так и много, – поясняет начальник отдела организации перевозок и дорожного движения департамента транспорта администрации Красноярска Сергей Веселков. – К примеру, станция Красноярск-Восточный, куда приезжают в краевой центр жители Сосновоборска. Подходы к ней затруднены, нужно перейти две дороги с интенсивным автомобильным движением. К тому же есть улицы, на которых мы вообще не можем организовать автобусное движение – там нерегулируемые переезды, открывать движение на таких участках для общественного транспорта мы не имеем права. Конечно, власти сейчас рассматривают перспективу создания транспортных пересадочных узлов вблизи железной дороги. И уже определили пять таких пунктов. Но это работа требует больших затрат. И реализуем этот проект не раньше чем к 2015 году.

Но горожанам этот проект нужен сегодня. Ведь он решит ещё и проблему транспортной доступности краевого центра для жителей близлежащих районов.

– Два года назад такой электропоезд уже ходил в Красноярске, и мне очень нравилось, – говорит житель посёлка Берёзовка Дмитрий Мормышкин. – И я с комфортом до работы в краевой центр добирался электричкой. Получалось раза в два быстрее, чем на автобусе или на машине. Автобусом часа два на дорогу уходило, особенно летом, когда трассы ещё и дачниками забиты. Да к тому же от электрички и вреда меньше – никаких выхлопных газов, экология не страдает.

Олеся Мизинко,
СОБ. КОРР. «Гудка»
КРАСНОЯРСК

Финансовое отступление

ПГК и «ТрансКонтейнер» получили «негативный» прогноз

Международное рейтинговое агентство Fitch поместило долгосрочные рейтинги в иностранной и национальной валюте ОАО «Первая грузовая компания» (ПГК) («BBB–») и ОАО «ТрансКонтейнер» («BB+») на пересмотр с пометкой «негативный».

Возможное понижение кредитных рейтингов этих компаний Fitch связывает с намерением РЖД продать 75% минус две акции в ПГК и 25% плюс одну акцию в «ТрансКонтейнере». Предварительно продажа пакета акций ПГК запланирована на III квартал 2011 года, «ТрансКонтейнера» – на конец 2011 года.

Агентство ожидает, что решение совета директоров РЖД будет одобрено российским правительством, которое является единственным акционером компании. В этом случае доля РЖД в её «дочках» уменьшится до миноритарной.

В докладе, подготовленном командой аналитиков Fitch во главе с председателем комитета по корпоративным эмитентам Джоном Хэттоном, говорится: «Мы рассматриваем существующие самостоятельные структуру бизнеса и финансовые позиции ПГК как соответствующие долгосрочному рейтингу дефолта эмитента «BB+», а у «ТрансКонтейнера» – долгосрочному РДЭ «BB». Мы отмечаем, что, если у ПГК или «ТрансКонтейнера» появится новый мажоритарный акционер, рейтинги компаний могут оказаться под воздействием кредитоспособности соответствующих новых материнских структур и взаимоотношений между материнской и дочерней структурой».

При этом Fitch отмечает, что продажа акций не повлияет на рейтинги самих РЖД.

«Логика Fitch в данном случае вполне понятна, – говорит представитель аналитического агентства «Инвесткафе» Дмитрий Адамидов. – Выход ОАО «РЖД» из капитала ПГК и «ТрансКонтейнера» формально вполне может рассматриваться как достаточное основание для снижения рейтинга. И перед проведением IPO, наверное, это не самая хорошая новость, играющая, кстати говоря, на руку будущему покупателю».

ПЕРЕОЦЕНКА



Будущим покупателям акций ПГК и «ТрансКонтейнера» помогают сбивать цену

Однако, по мнению эксперта, поводов для серьёзного беспокойства нет.

«Во-первых, мнение Fitch – это только мнение, пусть даже и уважаемого участника рынка. Искушённый инвестор вряд ли будет впадать в беспокойство по этому поводу, поскольку налаженные кооперационные связи между компаниями и ОАО «РЖД» никуда не денутся и после продажи акций, а перспективы развития бизнеса будут ясны после того, как компании обретут новых мажоритарных акционеров», – говорит эксперт.

Консультант департамента Due Diligence «2K Аудит – Деловые консультации/Morison International» Андрей Чернявский считает,

что подобный шаг со стороны Fitch будет серьёзным вызовом для компаний.

«Очевидно, что после продажи компаний рейтинги вновь могут быть пересмотрены. Иными словами, итоговые рейтинги ПГК и «ТрансКонтейнера» будут установлены в зависимости от качества новых акционеров. Но вряд ли перемещение рейтингов в

список для пересмотра окажет влияние на решение потенциальных инвесторов принять участие в приватизации компаний», – резюмировал аналитик.

В ПГК и «ТрансКонтейнере» пересмотр своего рейтинга комментировать отказались.

Галия ШАКИРОВА

В досье

Fitch отмечает, что на долю ПГК приходится более 10% консолидированной выручки РЖД (1,154 трлн руб. по МСФО в 2009 году). Таким образом, она является основной «дочкой» компании.

Рейтинг «BB+» в национальной валюте облигаций «ТрансКонтейнера» на сумму 3 млрд руб. со сроком погашения в 2013 году также помещён в список Rating Watch «Негативный». Облигациям на сумму 3 млрд руб. с погашением в 2015 году присвоен рейтинг в национальной валюте «BB+» и помещён в список Rating Watch «Негативный».

Итоги

Цель – выйти в лидеры

ОАО «Железные дороги Якутии» планирует увеличить объёмы перевозок к 2020 году в 9 раз



Василий Загородский,
ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ
ОАО «АК «ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ЯКУТИИ»

ОАО «АК «Железные дороги Якутии» демонстрирует устойчивые показатели роста. Об итогах деятельности Общества в 2010 году и планах на будущее рассказал руководитель московского представительства компании Василий Загородский.

– Василий Николаевич, какое место сегодня занимает компания «Железные дороги Якутии» в транспортной системе России и региона?

– ОАО «АК «ЖДЯ» по-прежнему остаётся малодеятельной инфраструктурой железнодорожного транспорта общего пользования, ориентированной на доступ грузоотправителей (грузополучателей) региона к общей сети ОАО «РЖД». Учитывая, что на сегодняшний день в Республике Саха (Якутия) завозится около 2 млн тонн различных грузов всеми видами транспорта, доля ОАО «АК «ЖДЯ» на данном рынке составляет 40–45%. Вывоз за пределы Якутии представлен в основном продукцией горнодобывающей промышленности: алмазами, золотом, каменным углем. Но если первые два направления не являются транспортными, то добыча каменного угля, безусловно, ориентирована на железнодорожный транспорт.

Если рассматривать положение Общества в отрасли в целом, в государственном масштабе, то его роль по-прежнему малозаметна как по объёмам перевозок, так и по всем другим показателям. Если же брать рынок республиканских железнодорожных перевозок, то Общество объективно является естественной монополией. Однако этот статус в данном случае не означает отсутствие конкуренции, которую составляют другие виды транспорта.

– Удалось ли компании в 2010 году значительно увеличить объёмы перевозок по сравнению с 2009 годом?

– В 2010 году объём перевозок составил 2180,95 тыс. тонн, или 133,9% от объёмов 2009 года. Показатель погрузки повысился на 83,68% по сравнению с уровнем 2009 года и составил 1397 тыс. тонн. Рост вызван увеличением погрузки угля за счёт увеличения рынка сбыта угледобывающих компаний.

В 2010 году наблюдается снижение основных показателей пассажирского комплекса. Так, число перевезённых пассажиров снизилось на 11,1% к уровню 2009 года, пассажирооборот – на 10,4%. Снижение обусловлено уходом пассажиров (работников), занятых вахтовым методом на территории республики.

– Расскажите, пожалуйста, какие меры были приняты для улучшения показателей работы компании?

– В 2010 году Обществом достигнуто улучшение большинства качественных показателей в перевозках. Компания продолжает работу по сокращению оборота вагона. По итогам 2010 года он составил 6 суток (снижение на 1,6% к периоду прошлого года).

Наблюдается увеличение показателей участковой и технической скорости на 3,2% и 6,8% соответственно. Увеличение среднесу-

точной погрузки на 70% соответствует сложившейся структуре перевозок грузов в 2010 году. Увеличен средний вес поезда на 5% к периоду прошлого года, и он составил 1874 тонн.

Продолжающееся внедрение модернизированных тепловозов марки GeneralElectric, а также ужесточившийся контроль над расходованием дизельного топлива привёл к сокращению удельного расхода топлива на тягу на 4%.

– «Железные дороги Якутии» можно назвать социально ориентированной компанией?

– Да, безусловно. Компания выступает как ответственный работодатель, поддерживая равноправные отношения с трудовым коллективом, обеспечивая возможности развития, благоприятный климат в коллективе, приемлемый уровень условий труда и заработной платы.

В 2010 году обучение прошли 34 сотрудника, повышение квалификации и аттестацию – 120 человек. В 2011 году планируется увеличить количество персонала, который будет проходить обучение, повышение квалификации и аттестацию, до 168 человек.

– Каковы цели «Железных дорог Якутии» на дальнюю перспективу?

– Стратегическая цель ОАО «АК «Железные дороги Якутии» – стать лидирующей компанией в отрасли на территории Республики Саха (Якутия), обеспечивая безопасность движения, качественное предоставление услуг и условия для реализации приоритетных промышленных проектов, предусмотренных программными документами региона.

Предусматривается также рост протяжённости инфраструктуры в 2,3 раза, рост объёмов перевозок в 9 раз в 2020 году к существующим объёмам перевозок.

БЕСЕДОВАЛ ДЕНИС ГОНЧАРОВ

Перевод по номеру карты Visa



Просто переведите деньги туда, где их ждут!



С ТрансКредитБанком всегда удобно, всегда рядом!

Теперь Вы можете просто переводить деньги

- на карту Visa Ваших родных и близких по России
- на карту Visa, с которой выплачивается кредит
- на карту Visa, которой Вы привыкли пользоваться каждый день

Услуга действительна в следующих городах: Москва, Санкт-Петербург, Саратов, Екатеринбург, Иркутск, Красноярск, Новосибирск, Ростов-на-Дону. Следите за появлением услуги в вашем городе!

всё больше людей говорят **go** с Visa



Подробнее об услуге: www.tcb.ru; visa.com.ru



ТрансКредитБанк
Банк, с которым по пути

Денежные переводы возможны через банкоматы ОАО «ТрансКредитБанк» с использованием карт платежных систем Visa/ MasterCard ОАО «ТрансКредитБанк» на карты платежных систем VISA. Для держателей карт VISA. Для держателей карт ОАО «ТрансКредитБанк» комиссия за перевод - 0,5% от суммы перевода, но не менее 50 рублей, срок зачисления денежных средств – в течение 30 минут. Для держателей карт других банков комиссия за перевод - 0,75% от суммы перевода, но не менее 75 рублей, срок зачисления денежных средств составляет от нескольких минут до 2-4 банковских дней и зависит от банков-эмитентов карт VISA получателя. Подробную информацию об условиях перевода можно узнать на сайте www.tcb.ru.

РЕКЛАМА

Мнения

Необходим комплекс мер

ИНФРАСТРУКТУРА ДОЛЖНА СТАТЬ НЕПРИСТУПНОЙ ДЛЯ ПОСТОРОННИХ

– Мне кажется, что, говоря лишь о необходимости увеличения числа сотрудников, отвечающих за обеспечение транспортной безопасности, мы пойдем по экстенсивному пути. Да, дополнительные люди нужны, но если мы сделаем ставку только на это решение, то придется создавать структуру охранников на каждом виде транспорта, по численности сопоставимую с армией.

Я считаю, что, решая проблемы защищенности объектов, надо ставить задачи и для промышленности, для исследователей – нужен инновационный прорыв, разработка и внедрение суперсовременных технических средств, которые позволили бы не набирать тысячи сотрудников охраны, но эффективно решали бы поставленные задачи.

Кроме того, считаю, что необходимо внести раздел о транспортной безопасности в проект закона «Об обороте взрывчатых веществ», который должен быть сформирован к 1 июня. В частности, раздел должен содержать требования к конструированию и строительству вагонов для перевозки взрывчатых веществ промышленного назначения, исключающий несанкционированный доступ к ним, имеющих систему сигнализации и блокирования, особый противопожарный режим.

С точки зрения комплексного подхода к обеспечению безопасности на всех видах транспорта также очень важно развивать новые механизмы контроля и выявления нарушителей и их поиска, в частности биометрические. Сегодня ещё спорят об их целесообразности, ссылаясь на ограничение определённых прав человека, но мировые тенденции таковы, что избежать этого не удастся.

АЛЕКСАНДР ЧЕКАЛИН,
заместитель председателя комитета Совета Федерации по безопасности

– В последние годы усложнилась ситуация с незаконным вмешательством в деятельность транспорта. Если в 2009 году на всех видах транспорта было совершено 22 таких акта, включая взрывы, ложные сообщения о минировании, подозрительные предметы на перегонах и других железнодорожных объектах, в 2010 году – 68, то за время, прошедшее с начала этого года, их число уже превысило 50.

Говоря о вопросах безопасности на перегонах, хочу напомнить, что во времена МПС право штрафования людей, которые ходят по путям в неустановленном месте, имели не только милиционеры, но и железнодорожники.

В итоге за этим вопросом следили начальники станции, дистанций пути и приучали людей ходить там, где положено. Сегодня у ОАО «РЖД» этих функций нет, нет и охраны, и люди стали ходить где попало. Этот вопрос касается не только антитеррора – чтобы выявить, с чем человек идёт по этому перегону, – но и безопасности самих граждан. Люди стали гибнуть тысячами.

Поэтому надо принимать определённый нормативный акт, препятствующий хождению по путям в непопозном месте, который бы дал права реально пресекать такие действия владельцу инфраструктуры. Думаю, это должно касаться не только объектов пассажирского комплекса, но и всей железнодорожной инфраструктуры.

АЛЕКСАНДР КАСЬЯНОВ,
руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта

– Нет возражений против того, чтобы наделить ОАО «РЖД» правом создания охранных структур, предоставить им права по досмотру, задержанию и передаче подозрительных лиц полиции, но, конечно, только на объекте, на котором они выполняют свою основную задачу. Важная задача формируемого законодательства должна состоять в определении зоны транспортной безопасности. Та часть объекта, которая подлежит защите, и существующие входные зоны сегодня понятно и законодательно не определены. Есть общее понятие – оценка уязвимости объекта и нет определения зоны повышенной опасности. Поэтому готовящийся законопроект в обязательном порядке регламентирует процедуру досмотра – пределы зон безопасности, кто имеет право выполнять досмотр и с помощью каких технических средств. В целом же у субъекта транспортной инфраструктуры должна быть возможность принимать те или иные запретительные меры на объекте, которым он владеет, – раз ответственность за обеспечение безопасности ложится на него, значит должны быть и права принимать те или иные внутренние регламенты по порядку нахождения на них сторонних граждан, в том числе пассажиров.

СЕРГЕЙ АРИСТОВ,
СТАТС-СЕКРЕТАРЬ –
ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА

Вадим Бынков,
НАЧАЛЬНИК
ПРАВОВОГО
ДЕПАРТАМЕНТА
ОАО «РЖД»



О том, как необходимо усовершенствовать российское законодательство в сфере обеспечения транспортной безопасности, «Гудку» рассказал Вадим Бынков.

– Вадим Иванович, какие проблемы в правовом обеспечении транспортной безопасности вы назвали бы основными и как компания предлагает их решать?

– Пробелы, существующие в правовом поле, не позволяют компании в полном объеме обеспечить меры безопасности в области железнодорожных перевозок. В связи с этим ОАО «РЖД» подготовило ряд предложений в существующее законодательство.

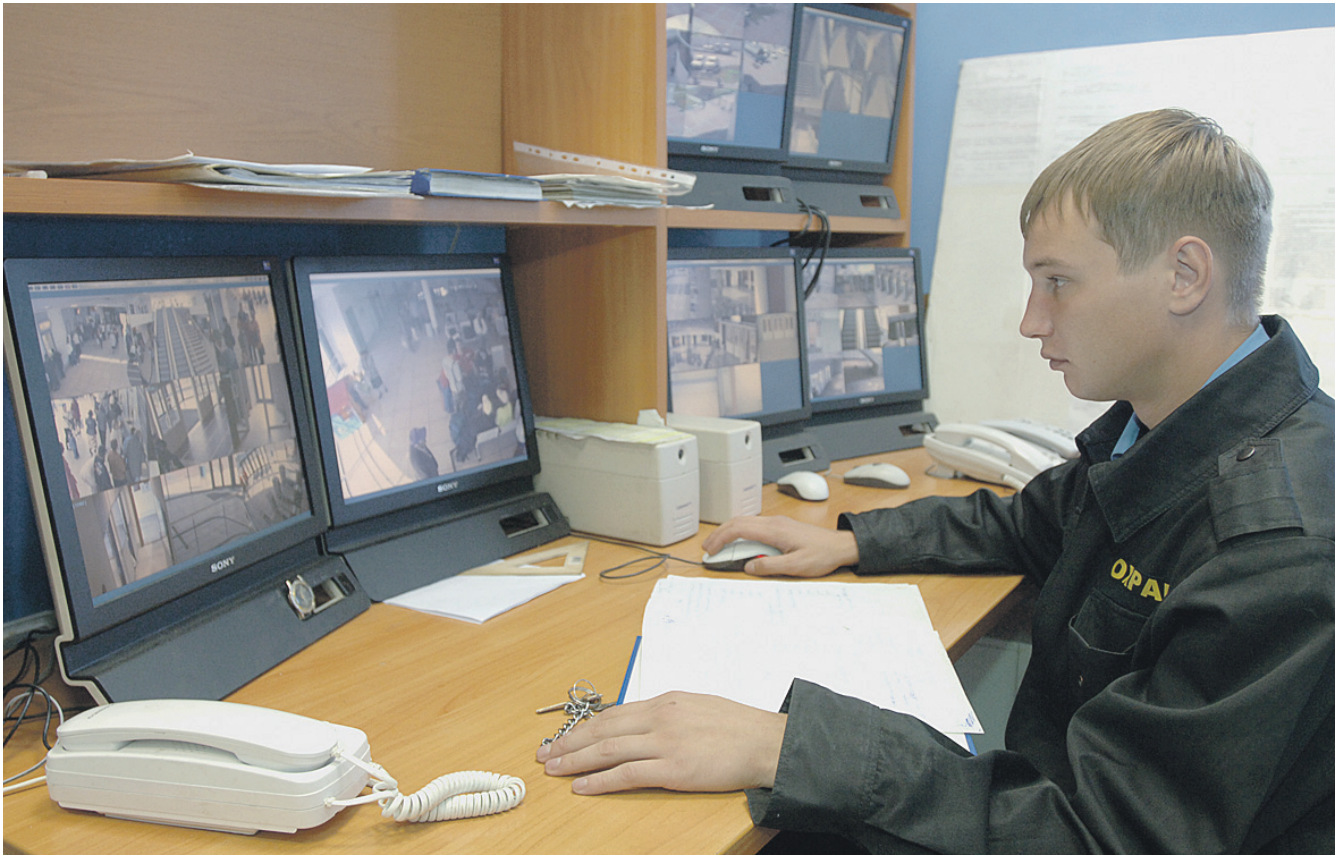
В частности, по нашему мнению, необходимо установить порядок ограничения доступа на объекты транспортной инфраструктуры, порядок досмотра находящихся на таких объектах лиц и транспортных средств, а также лиц, находящихся в поездах.

Поясню. Сегодня обеспечение безопасности граждан, охрана общественного порядка и борьба с терроризмом – задача государственных органов. А защита объектов железнодорожного транспорта – обязанность их владельца.

При этом у перевозчика и владельца инфраструктуры нет самостоятельных полномочий ни на то, чтобы ограничить доступ посторонних к своим объектам, ни на то, чтобы проводить досмотр находящихся на них лиц и транспортных средств. Но без этого собственник не может эффективно защищать своё имущество.

Поэтому необходимо внести изменения и дополнения в федеральные законы «О железнодорожном транспорте» и «Устав железнодорожного транспорта», которые в первую очередь дали бы возможность службам безопасности владельца инфраструктуры и перевозчикам требовать соблюдения установленного порядка доступа в зоны транспортной безопасности, в подвижной состав. При этом службы безопасности должны быть наделены правом проверять у тех, кто находится на этих объектах, документы, удостоверяющие личность, проводить досмотры багажа, в том числе с использованием технических средств, и задерживать тех, кто нарушает требования безопасности, чтобы затем передавать их органам внутренних дел.

Кроме того, на землях, прилегающих к железнодорожным вокзалам, станциям, пассажирским платформам и остановочным пунктам, мы предлагаем дать соб-



Землям в полосе отчуждения необходимо установить особый режим использования

ственности возможность определить территории безопасности и установить особый режим их использования.

– В последнее время много говорилось о необходимости предоставить ОАО «РЖД» право учреждения собственной частной охранной организации...

– Согласно закону «О частной детективной и охранной деятельности в РФ» ОАО «РЖД» не вправе выступать учредителем частной охранной организации, так как это не является его основным видом деятельности. Однако закон содержит возможность в виде исключения предоставить РЖД такое право. Данный акт необходим в целях повышения защищенности объектов железнодорожного транспорта от преступных посягательств, включая участие в обеспечении антитеррористических мероприятий, что обусловлено спецификой организации охраны объектов железнодорожной инфраструктуры.

– А как можно повысить степень антитеррористической защищенности объектов высокоскоростного движения?

– Для этого мы предлагаем правительству рассмотреть возможность включения объектов скоростного и высокоскоростного движения, включая зоны движения поездов «Сапсан» и «Аллегро», в перечень наиболее важных объектов железнодорожного транспорта общего пользования, подлежащих охране подразделениями ведомственной охраны.

– Кто будет финансировать усиление мероприятий по транспортной безопасности?

– ОАО «РЖД» предлагает законодательно предусмотреть возможность совместного финансирования мероприятий по транспортной безопасности за счёт средств бюджета и транспортных организаций. Пока федеральным законом «О транспортной безопасности» это возложено на субъекты транспортной инфраструктуры. Но они и так отчисляют налоги в бюджеты различных уровней, тем самым финансируя содержание органов исполнительной власти, на которые возложены функции по противодействию терроризму.

Мы предлагаем наказывать «шутников»

не как сейчас – исправительными работами

или ограничением свободы, а лишением свободы

Эти отчисления вместе с финансированием мероприятий по обеспечению транспортной безопасности фактически являются «двойным» налогом на субъекта транспортной инфраструктуры и оказывают на него существенную финансовую нагрузку.

– Как вы считаете, нужно ли усилить ответственность за заведомо ложные сообщения об актах терроризма?

– В связи с увеличением количества таких сообщений, а также существенным ущербом, который они наносят, мы предлагаем внести изменения в статью 207 УК, усилив ответственность за заведомо ложные сообщения об актах терроризма. А именно – вдвое увеличить размер штрафа за заве-

домо ложное сообщение о готовящихся взрыве, поджоге или иных создающих угрозу безопасности действиях – с 200 до 400 тыс. руб. Кроме того, мы предлагаем наказывать «шутников» не как сейчас – исправительными работами или ограничением свободы, а лишением свободы. Кроме того, мы полагаем, что требуется повысить и уровень ответственности лиц, незаконно вмешивающихся в деятельность железнодорожного транспорта и нарушающих требования безопасности.

Сегодня уголовная ответственность за приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения предусмо-

трена статьёй 267 УК. Однако применить эту норму на практике можно только в том случае, если преступление повлекло за собой причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба, сумма которого превышает один миллион рублей. ОАО «РЖД» предлагает дополнить УК новым составом, предусматривающим ответственность за посягательство на объекты железнодорожного транспорта вне зависимости от последствий таких деяний, даже при нанесении небольшого вреда. Если вышеперечисленные предложения будут приняты, то это, на наш взгляд, позволит значительно усилить защищенность объектов железнодорожного транспорта.

БЕСЕДОВАЛА ЕЛЕНА МИРОШНИКОВА

Опыт

Под напряжением

ИСПАНСКИЙ УРОК НЕ ПРОШЁЛ ДАРОМ



В Европе меры безопасности на железных дорогах значительно усилили после крупного теракта в Мадриде в 2004 году, когда были взорваны 4 поезда.

На всех вокзалах Испании теперь проводится обязательный личный досмотр пассажиров, а багаж пропускается через сканеры. В Бельгии упор делается на камеры круглосуточного видеонаблюдения – к 2012 году их число превысит 3 тыс. Во Франции все чемоданы и сумки пассажиров скоростных поездов TGV должны иметь таблички с именами владельцев. При обнаружении бесхозного багажа на ближайшей остановке его сдают полицейским или военным сапёрам, которые его уничтожают. Все скоростные пути Франции защищены провололочным заграждением, подчас полностью закрывающим даже сверху железнодорожный путь. При контакте с ним срабатывает сигнал тре-

Европейские вокзалы – поле боя с терроризмом

воги, который передаётся на пульт машиниста приближающегося поезда.

В Британии за безопасность отвечает спецподразделение Охраны безопасности наземного транспорта железнодорожного ведомства, выборочно проверяющее пассажиров и их багаж на вокзалах, в метро и Евротуннеле.

Как рассказал заместитель руководителя Ространснадзора Владимир Черток, «в международной практике существуют внезапные проверки объектов транспорта надзорными органами. У нас же согласно закону они обязаны уведомить субъект о предстоящей ревизии. С точки зрения контроля за системой безопасности это неэффективная система, поэтому нужно вносить изменения в законодательство».

ЕЛЕНА МИРОШНИКОВА

Реорганизация

Сильная «дочка»

КОМПАНИЯ ГОТОВА ВЫДЕЛИТЬ ДЛЯ ОХРАНЫ ОБЪЕКТОВ СОБСТВЕННЫЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ

ОАО «РЖД» необходимо создание дочерней структуры, работники которой будут обучены правилам досмотра пассажиров и их багажа и смогут проводить его на законном основании.

Об этом «Гудку» рассказал заместитель начальника управления транспортной безопасности департамента безопасности ОАО «РЖД» Юрий Миронов. Он пояснил, что президентом России поставлена задача по разработке проекта федерального закона, предусматривающего установление права досмотра пассажиров и багажа для сотрудников организаций, осуществляющих охрану вокзальных комплексов.

Пока же ситуация такова, что по федеральному закону «О полиции» общественный порядок на транспортных магистралях, территориях вокзальных комплексов и других местах массового пребывания граждан должна обеспечивать транспортная полиция.

Однако, как неоднократно заявляли руководители Главного управления на транспорте МВД России, её сил сегодня недостаточно для того, чтобы обеспечить необходимый уровень безопасности пассажиров



Только полицейских для защиты пассажиров не хватит

и персонала и профилактики правонарушений. Причина прозрачна – у полиции нет такого количества личного состава, чтобы полностью отрабатывать ежедневный многотысячный пассажиропоток, не говоря уже об охране железнодорожных путей на всём их протяжении.

Для того, чтобы поддерживать уровень безопасности на должном уровне, ОАО «РЖД» на договорной основе привлекает охранные организации.

В настоящее время более 1460 наиболее важных объектов компании охраняются по договору с ФГП «Ведомственная охрана

железнодорожного транспорта Российской Федерации», которое находится в ведении Федерального агентства железнодорожного транспорта. Более 4200 объектов ОАО «РЖД», не связанных с обеспечением безопасности движения, охраняют работники 137 частных охранных организаций, ещё 90 объектов – работниками ЧОП «РЖД-Охрана».

При этом, как пояснил Юрий Миронов, «РЖД-Охрана» работает с 2007 года, и при обсуждении вопроса о наделении РЖД правами выступать учредителем охранных организаций, которая возьмёт на себя значительную часть задач по обеспечению безопасности на объектах компании, речь идёт не об образовании новой структуры, а о расширении полномочий.

В связи с этим ОАО «РЖД» разработало ряд предложений по внесению изменений в законодательство. Так, на железнодорожном транспорте необходимо определить статус служб безопасности владельцев инфраструктуры и перевозчиков. Их роль должны исполнять штатные подразделения и частные охранные предприятия.

АЛЕКСАНДРА ВАСИЛЬЕВА

ВОСПИТАНИЕ

Тысяча детей в очереди

Дошкольных учреждений пока по-прежнему не хватает

Одним из важнейших факторов устойчивой работы железнодорожного транспорта является глубоко продуманная социальная политика. Это в первую очередь негосударственное пенсионное обеспечение работников через фонд «Благосостояние», субсидии работникам, приобретающим жильё, бесплатное обеспечение работников и членов их семей медицинской помощью и целый ряд других социальных гарантий.

Но жизнь не стоит на месте, появляются новые проблемы, которые необходимо решать. Одна из них – это забота о детях работников компании. В середине 90-х годов на балансе нашей дороги было 164 детских дошкольных учреждения. Сегодня осталось шесть, в них воспитываются 250 ребятишек (96% – дети железнодорожников). Но неудовлетворённая потребность работников ОАО «РЖД» – тысяча мест, и в ближайшие два года, как показывает анализ, она значительно возрастёт. Только в нашем локомотивном депо Октябрьск нуждаются в дошкольных учреждениях дети 60 работников. Можно, конечно, сказать, что это задача федеральных и местных органов власти. Но будет ли от этого легче?

На дороге планируется открыть в садах три дополнительные группы на 60 детей. Инвестиционным комитетом ОАО «РЖД» принято решение о выделении средств на проектирование нового детского сада в городе Кинель на 240 мест. Однако это не удовлетворит растущую потребность. Поэтому, возможно, назрела необходимость разработки целевой программы обеспечения детей работников компании дошкольными детскими учреждениями.

Стоит задуматься и над ещё одной серьёзной проблемой. Один из важнейших элементов социальной защищённости, в первую очередь локомотивных бригад, – организация их медицинской реабилитации. Ни для кого не секрет, что это обусловлено условиями их работы, которые характеризуются рядом факторов, отрицательно



ФОТО: ИРИНА ГОРЬНОВА

Дети – наше будущее, но позаботиться о нём надо сегодня

воздействующих на организм человека. На наш взгляд, необходим единый подход к реабилитации локомотивных бригад. Она должна стать обязательной и входить в единый производственно-технологический процесс, так как сохранение и восстановление функциональных резервов организма обходится дешевле, чем подготовка нового машиниста.

Раньше оздоровление и реабилитация осуществлялись в санатории-профилактории «Берёзка», прекратившем своё существование в 2010 году. В 2005 году на базе корпуса отделенческой больницы в загородной зоне города Уфы создан дорожный центр восстановительной медицины и реабилитации на 150 мест. Он имеет лицензию на восстановительное лечение в стационарных условиях. На текущий год запланирована постройка

водолечебницы и получение лицензии на санаторно-курортное лечение.

Центр позволяет оздоровить более тысячи человек в год. То есть каждый работник локомотивных бригад может раз в три года пройти курс медицинской реабилитации в санаторно-курортных условиях. Но из-за отсутствия целевого финансирования и незавершённости ремонта для медицинской реабилитации используется только часть здания, что позволяет осуществлять лишь два заезда по 20 человек в месяц. И это снижает эффективность работы центра. На наш взгляд, необходимо создать центры реабилитации в каждом эксплуатационном локомотивном депо с дальнейшим их преобразованием в физкультурно-оздоровительные центры.

Владимир Васильев, машинист локомотивного эксплуатационного депо Октябрьск Дирекции тяги

Куйбышевской железной дороги

Инфраструктура

Основа безопасности

В производство российских шпал внедряются прогрессивные технологии



ФОТО: ОАО «БЭТ»

Руслан Пряников, генеральный директор ОАО «БЭТ»

О разработке новых технологий для повышения эксплуатационного ресурса шпал и работе крупнейшего российского комплекса по их производству в интервью рассказал генеральный директор ОАО «БЭТ».

– Руслан Васильевич, в этом году компании исполняется три года. Насколько прочные позиции она занимает на рынке? Есть ли у неё заказчики помимо ОАО «РЖД»?

– ОАО «БЭТ» было создано в рамках реформирования ОАО «РЖД»: из путевого комплекса компании выделились девять предприятий, на базе которых сформировалось дочернее общество со стопроцентным участием материнской компании. Организовав ОАО «БЭТ», наш главный заказчик – ОАО «РЖД», его департамент пути и сооружений, Центральная дирекция по ремонту пути получили ценную возможность оперативнее решать в рамках всей сети вопросы по формированию заказа на шпальную продукцию, отслеживать его исполнение, своевременно проводить корректировку номенклатуры выпуска. Сегодня мы обеспечиваем 93% потребностей ОАО «РЖД» в железобетонных шпалах, которые составляют около 9 млн единиц в год.

Основную часть выпускаемой сегодня продукции составляют железобетонные шпалы и брусья стрелочных переводов. Есть и другие, менее ёмкие позиции – производство мостовых безбалластных плит, элементов рельсовых скреплений, полушпал для подкрановых путей, шпал для железных дорог узкой колеи (например Детских

железных дорог) и другой железобетонной продукции для нужд промышленного и гражданского строительства. С ней мы пытаемся выходить на открытый рынок, брать сторонние заказы. К сожалению, пока не всегда получается: железобетонная продукция по своей специфике объёмная, но с невысокой удельной стоимостью, и на её сбыт серьёзно влияет логистика. Как правило, продукция реализуется на региональных рынках, и не целесообразно её везти более 400 км, так как в этом случае она будет слишком дорогой для потребителя. На этом рынке достаточно высокая конкуренция, а с учётом того, что мы используем высококачественные материалы, товар получается довольно высоким по цене, что не всегда востребовано.

Однако вопрос логистики немаловажен и при взаимодействии с материнской компанией. Создание компании на базе 9 заводов позволяет вести планирование производства в масштабах всей сети. Мы постоянно находимся в процессе подстройки нашей производственной программы под нужды нашего основного заказчика, особенно это касается размещения объёмов производства шпал на наших заводах в зависимости от типа шпал, которые планируется укладывать на ближайшем к нашему производству полигоне проведения путевых работ. Например, в прошлые годы шпалы для Сахалинской железной дороги со специфичной шириной колеи выпускались на Горновском заводе (Новосибирская область), и стоимость доставки была неоправданно высокой. Поэтому, чтобы уменьшить для заказчика транспортные расходы – речь идёт о десятках миллионов рублей, – мы перенесли их производство на Хабаровский завод.

– Не расслабляет ли наличие гарантированного заказа?

– Поскольку мы дочерняя компания, ОАО «РЖД» сочло возможным сформировать для ОАО «БЭТ» корпоративный заказ, в рамках которого мы ведём свою деятельность. Да, это даёт нам преимущество – не нужно конкурировать со сторонними произво-

дителями. Получая заказ на год, компания имеет гарантированный объём сбыта и, как следствие, возможность планировать свою производственную деятельность, реализовывать социальные программы. При этом, имея возможность аккумулировать средства на НИОКР за счёт масштаба деятельности компании, мы направляем инвестиционные средства на улучшение качества продукции и модернизацию производства.

В 2010 году были запущены в эксплуатацию три новые технологические линии: две современные зарубежные технологические линии на Горновском и Энгельском заводах производительностью 500 тыс. шпал в год каждая и одна белорусская линия мощностью 250 тыс. шпал в год на Хабаровском заводе.

Совместно с ВНИИЖТом, ПГУПСом, МИИТом и департаментом пути и сооружений ОАО «РЖД» мы активно ведём работу по разработке продукции с более высокими потребительскими качествами – это увеличение осевой нагрузки на шпалу и технического ресурса шпалы, улучшение её геометрических параметров.

Мы очень внимательно относимся к потребностям нашего заказчика, особенно что касается новой номенклатуры продукции. Недавний пример – по заданию ОАО «РЖД» для организации скоростного движения на объектах Олимпиады в городе Сочи Обществом осваивается выпуск новых типов шпал с упругим скреплением АРС для укладки их на участках пути в кривых малых радиусов и переходных кривых с переменной шириной колеи, а также на мостовых переходах и эстакадах.

У компании также есть намерение в ближайшее время наладить выпуск блочных шпал с виброгасящими элементами. Это продукция не только для железной дороги, но и для стороннего рынка – трамвайных путей и метро. Это новый вид шпалы, которая имеет систему прокладок, снижающих вибрацию при эксплуатации на искусственных сооружениях, в туннелях, а также шум, что особенно актуально в городской черте.

– Будущее железных дорог в России за высокоскоростными железными дорогами. Готовы ли вы производить шпалы для них?

– Мы внимательно изучаем зарубежный опыт высокоскоростного движения и понимаем, какой тип конструкции может применяться при строительстве такого пути. Одна из них – это так называемые двухблочные (блочные) шпалы с упругими скреплениями из железобетона, которые работают совместно с бетонным основанием, заливаемым непосредственно в месте укладки. Эту технологию мы знаем, её освоение для нас не представляет особой сложности.

Основная трудность, которая может возникнуть при производстве двухблочной шпалы, – найти высокопрочную арматуру. В России такую не выпускают, что, кстати, в целом большая тема отечественной металлургии, которая не может обеспечить хорошее качество продукции, удовлетворяющей современным требованиям. И здесь металлургам придётся либо постараться и освоить новую технологию, либо нам придётся менять конструкцию шпалы или закупать арматуру за рубежом.

В любом случае мы готовы либо освоить производство этих шпал на основе лицензионных соглашений, либо организовать совместное предприятие, если будет такое решение совета директоров компании. Однако более конкретно о планах можно будет говорить после того, как ОАО «РЖД» проведёт тендер на строительство первой российской высокоскоростной железной дороги, по результатам которого победитель определит тип шпал и технологию, по которой будет строиться эта дорога.

– То есть вы фактически будете конкурировать с зарубежными производителями, которые захотят прийти на этот рынок?

– Да. Однако, понимая масштабы работы, скорее всего будет принято решение по локализации производства в России. И в этом случае, я думаю, что, используя наши ресурсы и готовую инфраструктуру наших предприятий,

а также опыт сертификации нашей продукции и наработанные профессиональные отношения с регистром сертификации, мы в любом случае оперативнее освоим производство, чем иностранные производители.

– Влияет ли внедрение инноваций на производстве на экономический результат работы компании?

– Если подводить итоги за три года деятельности, то с момента своего создания ОАО «БЭТ» ежегодно на 100% выполняет и даже перевыполняет бюджетное задание материнской компании. Так, в 2010 году Обществом произведено 8,76 млн штук железобетонных шпал (по сравнению с планом рост составил 3,4%) и 4,94 тыс. комплектов железобетонного бруса (по сравнению с планом рост составил 5,2%), а задание по чистой прибыли было перевыполнено на 28%.

Поскольку мы пока не можем значительно увеличить объёмы производства, то для улучшения экономических показателей идём другим путём – оптимизируем затраты, работаем с поставщиками, чтобы снизить цены на материалы, проводим мероприятия по повышению внутренней эффективности производства.

В целях повышения качества бетона и энергоэффективности производства мы решаем задачу снижения температуры при тепловлажностной обработке бетона. Например, в Европе бетон обрабатывается при температурах не выше 60 градусов. По отечественным же ГОСТам, существующим ещё с советских времён, бетон для ускорения производства прогревается до 80 градусов. Поэтому мы сегодня прорабатываем вопрос подбора смеси бетона для достижения его более высокой прочности при более низкой температуре,

Справка

ОАО «БЭТ» – крупнейший производитель железобетонных шпал и бруса стрелочного перевода в России и СНГ. Общество было зарегистрировано 23 апреля 2008 года, производственную деятельность начало с 1 июля 2008 года. В состав входят 9 филиалов, расположенных на всей территории России. В 2010 году было произведено 8,76 млн штук железобетонных шпал и 4,94 тыс. комплектов бруса стрелочного перевода.

ПЕРЕВОЗКИ

Требуются агенты

Чтобы посредникам доверяли, необходима правовая база

Михаил Новиков, председатель Некоммерческого партнёрства операторов железнодорожного подвижного состава



ФОТО: ИРИНА ГОРЬНОВА

Недавно в «Гудке» была опубликована статья об агентских договорах между ОАО «РЖД» и владельцами подвижного состава. Хотелось бы взглянуть на эту проблему несколько шире.

Как известно, каждый должен заниматься своим делом: оператор железнодорожного подвижного состава – управлять собственным парком, перевозчик – иметь локомотивную тягу и перевозить вагоны. Поэтому сегодня в ситуации, когда большинство грузовых вагонов стали частными, на наш взгляд, появилась необходимость в создании такого института, как агенты железнодорожного транспорта. Это те юридические лица, которые по агентскому договору будут брать на себя обязательства за соответствующее вознаграждение совершать по поручению собственников подвижного состава или ОАО «РЖД» юридические действия от своего имени, но за счёт перевозчика или собственника вагона, либо от имени и за счёт собственника вагона или перевозчика.

Агент должен быть хорошо знаком со спецификой и многообразием работы на конкретных железнодорожных станциях, иметь обширную информационную базу о владельцах подвижного состава и налаженные с ними взаимоотношения, а также сложившуюся деловую репутацию, что считается немаловажным в среде операторов, так как, например, бывают случаи, когда клиент просто может не заплатить и приходится месяцами и через суд возвращать обещанную сумму. Таким образом, операторам не нужно будет искать подвижной состав, когда грузовладельцу срочно понадобятся дополнительное количество вагонов, а достаточно будет только созвониться с агентом железнодорожного транспорта, и необходимое количество вагонов по вариантной цене и в

короткий срок будет предложено. Грузовладельцы также будут чувствовать себя более спокойно, зная, что вагон всегда будет подан в нужное время и в нужное место.

Могут возразить, что сейчас имеется много экспедиторских компаний, которые в принципе можно сравнить с «агентами железнодорожного транспорта». Однако всё-таки это не их профиль работы – заниматься поиском собственников вагонов. В большей степени они занимаются оформлением перевозочных документов и на практике зачастую сами же обращаются к «агентам» в поисках подвижного состава.

Сейчас пока, конечно, многие участники рынка (операторы и грузовладельцы) ещё не очень-то доверяют существующим «посредникам», так как последние не несут почти никаких обязательств: ни имущественных, ни финансовых. И лишь после того, как правовая база будет вполне соответствовать задачам и функциям такого института, как агент железнодорожного транспорта, после придания ему соответствующих прав и обязанностей с необходимой ответственностью, участники рынка начнут всерьёз работать с агентами. При этом агенты за вознаграждение могут по договору и доверенности собственника и ОАО «РЖД» заключать договоры с грузовладельцем, оформлять перевозочные документы, размещать груз на складах и т.д. Поняв стабильность своего положения, агентские компании будут стараться положительно зарекомендовать себя на транспортном рынке, нарастить клиентскую базу и вполне официально развиваться дальше.

Работа агента будет способствовать развитию здоровой конкуренции, а значит, создавать рабочие места и быть одним из значимых субъектов в развитии железнодорожной отрасли в целом. В дальнейшем агенты создадут свои некоммерческие партнёрства и саморегулируемые организации, увеличивая тем самым гарантии качества работы.

Надо сказать, что на протяжении длительного времени у нас в стране уже работает институт морских транспортных агентов, зарекомендовав себя очень хорошо.

что в целом даст эффект по снижению затрат на энергоносители. Дальнейшая цель – формирование новых требований к шпале и изменения ГОСТов. ОАО «РЖД» и вышеназванные отраслевые институты поддерживают нас в этом направлении.

В совокупности все эти мероприятия дают повышение экономической эффективности деятельности Общества. За счёт получаемых денежных средств мы можем не только модернизировать производство, но и реализовывать социальные программы.

– Изменился ли соцпакет работников ваших предприятий после того, как они выделились из структуры ОАО «РЖД»?

– В Обществе действует Коллективный договор, подписанный сроком до конца 2012 года, и в него заложены довольно большие социальные гарантии. В 2010 году на обеспечение социальных гарантий работникам, членам их семей и пенсионерам было направлено 187,7 млн руб., что на 42,7% больше, чем в 2009 году. Социальный пакет на одного работника Общества вырос за это время на 6,3% и составил 21 141 руб. Социальный пакет пенсионера составил 5045 руб., что на 48,5% больше, чем в предшествующем году.

В марте этого года мы провели конференцию работников ОАО «БЭТ» по подведению итогов выполнения в 2010 году Коллективного договора, где совместно с профсоюзом в очередной раз отметили полное выполнение обязательств по колдоговору и подтвердили ещё раз нашу потребность в оперативном взаимодействии работодателя и представителя трудового коллектива для разрешения всех социальных вопросов.

Беседовала Александра Васильева

ФЕЛЬЕТОН

Крутой маршрут

Загогулина на пути к уюту

Море наслаждений открылось намерднн для семьи вышедшего в отставку капитана 3-го ранга по фамилии Кайряк. Он завершил свою военную карьеру в Мурманске, по случаю чего и получил на семью квартиру в Ленинградской области. Да не просто в области, а в Приозёрске, что, представьте, на берегу Ладоги. Не хилое дело – пенсионеру таскать к обеду окуней. Курорт, кто понимает!

И вот 18 февраля отставной капитан отправил в Санкт-Петербург, на станцию Товарный-Витебский, всё найжтое за беспорочную службу: контейнер с мебелью и вещами – железная дорога сулила доставить груз аж 7 марта, к празднику. Капитан потирал руки и удочки: отметят Женский день как серьёзное семейство, за столом со стульями.

Но на носу уж Первомай, а контейнера почему-то всё нет и нет. Ну, как положено погорельцам и беженцам, кинулись заявлять претензию Октябрьской дороге. А там этак с ленинским прищуром улыбаются по-доброму: претензин, конечно, принимаются, но... только когда на станцию Товарный-Витебский придёт тот самый контейнер, которого пока как раз и нет. А есть – взамен – начальник контейнерной площадки, который участливо сообщает, что искомый объект с вещами и мебелью с 29 марта (сами посчитайте дни) приписан к станции Малая Вишера, поскольку у него, у вагона, как раз нечаянно закончился срок эксплуатации и нужен ему ремонт. К тому же оказалось, что по документам контейнер вообще числится... пустым.

То есть кроме угона налицо ещё и грабёж.

Капитан, ясный пень, кинулся в отдел претензий, где

ему первым делом, как полицейские в Америке, внятно объяснили его права: вот если контейнер найдётся, тогда и предъявляйте. А на нет ни суда нет, ни самосуда. Тем более что капитан, как уже глубоко штатский товарищ, свой штатный пистолет сдал государству при выходе на сухопутную пенсию.

Дальше – репортаж с поля сражения боевой капитанской жены Елены Кайряк: «Я обратилась в отдел регулирования по убыткам имущественного страхования по телефону 8-800-200-99-93. Там меня перекидывали к разным работникам, а в итоге сказали: «Случай ещё не страховой, поскольку сам контейнер ведь не потерялся окончательно. Где-то ездит туда-сюда – ерунда, придёт!»

Боевая капитанская жена после каждой вылазки в стан врага бредёт в свою новую пустую квартиру и уж тут даёт волю эмоциям: гулким эхом в голых стенах отдаётся горький плач Ярославны, убивающейся над бесправием мужа-воина и своим собственным.

Скорбный список мест, где якобы видели означенный контейнер, пока что завершился станцией Тосно – это совсем недалеко от города с торжественным именем Санкт-Петербург: по идеальной прямой линии, как говорит история, самолично прочерченной на карте батюшкой Николаем Первым, с единственной загогулиной, получившейся якобы оттого, что карандаш по кривой объехал прижимавший линейку царский палец.

Может, вместе с нашей галзетой службы этой дороги всё же найдут злосчастный контейнер, подло и злобно притаившийся где-то в кривых закоулках и стрелочных переводах станции Тосно?

Виктор Белицкий

Судьба

Редкая мастерица

Раиса Кувакина сумела добиться главного – доверия коллег

«Это не я железную дорогу выбрала, а она – меня», – любит повторять Раиса Кувакина. Но вряд ли её можно упрекнуть в фатализме. Жительница глухой приморской деревушки состоялась как профессионал в самом что ни на есть мужском деле. Вот уже почти 40 лет Раиса Ивановна работает дорожным мастером Владивостокской дистанции пути.

– На Дальневосточной дороге это единственная женщина – дорожный мастер. И, к счастью, работает именно у нас, – не без гордости отмечает начальник Владивостокской дистанции Максим Козлитин.

Причём участок у неё непростой и ответственный. По нему идут грузовые поезда с контейнерами, нефтепродуктами, генеральными грузами в адрес портов Владивостокского узла. Плюс интенсивное пассажирское движение. А из 24 км обслуживаемого главного хода больше половины – кривые малого радиуса. Прибавьте ещё путевое хозяйство станции Океанская, где активно ведётся погрузка.

Несмотря на это, на конец прошлого года балловая оценка участка Кувакиной при плане 50 составила 11 баллов. Не было ни одного «неуда».

И всё же, рассказывает мастер, если бы не случай, наверное, и не стала бы путейцем.

– В январе 1972 года я устроилась стрелочником на станцию Угольная. Год отработала, а потом тут ввели систему электрической централизации. У меня ещё и дочка заболела. В общем, собралась я увольняться. Но начальник станции меня отговаривает: не спеши, Раиса, иди пока в путь. И я перевелась в путейцы, – вспоминает Раиса Кувакина.

Шесть лет она проработала бригадиром по текущему содержанию и ремонту пути, а в 1979 году стала дорожным мастером. Сегодня в её подчинении 26 человек.

В работе Раиса Ивановна принципиальна и требовательна. Впрочем, и ей поблажки начальство никогда не давало, спрашивало, как и с других мастеров.

– Один путеец мне как-то сказал: вас уже бояться стали. Да не надо меня бояться, надо выполнять всё, как положено. Контроль за людьми должен быть. Там, где дорожный мастер, там и дисциплина. Будет она, будет и выполнение балльности, плана, будет и порядок.

Но, говорит, на одной жёсткости руководителя далеко не уедешь. Нужно уметь и советоваться с людьми, и расположить к себе человека. Доверие коллег дорожного стоит.

– От одного работника жена ушла. Поговорю с ним по душам, чтобы человек в запой не ушёл, чтобы мстить вдруг не начал. Больше на него внимания по работе обрщу, ведь душевная травма – всегда тяжело.

Наверное, умение опереживать у Раисы Ивановны от того, что тяжесть бытия сама испытала ещё в детстве,



Раиса Кувакина единственная на ДВЖД женщина – дорожный мастер

выпавшем на послевоенные годы. Отца почти не помнит. Ему в 1941 году было семнадцать. Прошёл всю войну, вернулся с фронта, но на гражданке прожил недолго: в 1955 году остановилось сердце. Раисе тогда было три годика. Мать же работала в колхозе – с рассвета до заката.

Жили в беспросветной бедности. Поэтому рано уехала из дома на заработки. В 16 лет её взяли на деревообрабатывающий комбинат в Уссурийске. Хотя все мысли были о «железке».

Вижу, переезд закрывается, проходит пассажирский поезд «Океан».

На часах ровно 7.31. Когда вовремя всё, и на душе легко

– Наша деревня Новопокровка располагалась в стороне от железной дороги. Но её можно было увидеть, забравшись высоко на пригорок. Бывало, заберёшься, сидишь – наблюдаешь, когда дымок паровоза потянется над долиной. Побегут вдали вагончики. Замечаешься...

А когда 12-летней девчонкой впервые проехала в поезде, влюбилась в железную дорогу бесповоротно.

В следующем году исполнится 40 лет, как Раиса Ивановна трудится на железнодорожном транспорте. Могла бы уже выйти на пенсию, но хочет ещё поработать как минимум до юбилейного железнодорожного стажа – до полувека.

– Просто корнями вырастаешь во всё это. И дисциплинирует человека железная дорога. Вот я приезжаю утром на работу, включаю селектор, открываю окно. Вижу, переезд закрывается, проходит пассажирский поезд «Океан». На часах ровно 7.31. Когда вовремя всё, и на душе легко, – улыбается Раиса Ивановна.

У неё главная мечта, чтобы внуки тоже стали железнодорожниками. К сожалению, говорит, дети – сын и дочь – не пошли по её стопам, хотя вполне устроились в этой жизни. Поэтому надежда на подрастающее поколение.

Форум

«ТрансРоссия-2011»

Программа конференции по транспорту и логистике «ТрансРоссия», 26–28 апреля 2011 года

26 апреля 2011 года

10.00

Развитие транспортного комплекса России. Международное сотрудничество в сфере транспорта.

Интеграция России в мировой рынок транспортных услуг.

Ведущий: Семён Резер, президент, Гильдия экспедиторов.

Участники: Сергей Аристов, статс-секретарь – заместитель министра транспорта Российской Федерации; Андреас Шойер, парламентский статс-секретарь, Министерство транспорта, строительства и городского развития Германии; Анджей Массель, заместитель министра инфраструктуры Республики Польша; Арунас Штарас, вице-министр Министерства транспорта и коммуникаций Литовской Республики; Анрикс Матисс, государственный секретарь Министерства сообщения Латвийской Республики; Вадим Морозов, первый вице-президент ОАО «РЖД»; Геннадий Бессонов, генеральный секретарь, Координационный совет по трансибирским перевозкам; Александр Давыденко, руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта; Валерий Алисейчик, президент Ассоциации российских экспедиторов.

14.00

Ключевые аспекты индустрии транспорта Балтийского региона.

Ведущий: Татьяна Ерёмина, председатель правления BaltMarketConsult OU.

Балтийское море: источник экономического успеха. Взгляд из Гамбурга.

Ханс-Йорг Шмидт-Тренц, управляющий делами Торговой палаты Гамбурга, Германия.

Карта контейнерных перевозок. Отрасль на подъёме?

Борис Венцел, председатель правления, Deerp Container Terminal, Gdansk, Польша.

Нефть и нефтепродукты. Новые игроки на рынке перевозок?

Филипп Никонов, независимый эксперт, Россия.

Железнодорожные перевозки в регионе Балтийского моря. Ключевые проекты «Литовские железные дороги».

Порт Гамбург как связующее звено в перевозках между странами Северной Европы и России.

Франк Хорых, сенатор земли Гамбург по вопросам экономики.

14.20

Рынок грузовых железнодорожных перевозок.

Современные тенденции развития рынка железнодорожных перевозок.

Транзитный потенциал Белорусской железной дороги в обеспечении евро-азиатских грузовых перевозок. Влияние эффективности управления подвижным составом и изменения его технико-экономических характеристик на уровень цен грузовых вагонов.

Тенденции рынка грузового вагоностроения.

Иновационное управление на рынке железнодорожных перевозок.

Ведущий: Андрей Гурьев, заместитель главного редактора ОАО «Газета «Удуою».

Участники: Пётр Науменко, заместитель генерального директора, Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины «Укрза-

Азат Зарипов, заместитель директора департамента управления авиационной безопасностью ОАО «Аэрофлот – Российские авиалинии».

Концепция обеспечения безопасности аэропорта.

Шмуэль Сассон, бригадный генерал, экс-глава подразделения безопасности авиакомпании Эль-Аль, независимый эксперт (Израиль).

Концепция обеспечения безопасности морского порта.

Ари Гавиш, контр-адмирал ВМФ Израиля (в отставке), менеджер порта Хайфа Администрации портов и морского транспорта Министерства транспорта (Израиль).

Французская программа обеспечения безопасности на дорогах.

Роберто Мерино, коммерческий директор, департамент транспорта, Morpho (Safran Group).

12.30

Рынок морских грузоперевозок и развитие портовой инфраструктуры.

Основные тенденции рынка морских грузовых перевозок России.

Виктор Вовк, заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта.

Перспективы развития портовой инфраструктуры в России.

Игорь Русу, генеральный директор, ФГУП «Росморпорт».

Коммерческие аспекты фидерных операций в северо-восточных портах России.

Ханс-Кристиан Мордхорст, коммерческий директор, Team Lines, Германия.

Перспективы развития Группы компаний ОАО «Новороссийский морской торговый порт».

Радо Антолович, вице-президент по маркетингу, Новороссийский морской торговый порт.

Взаимодействие с федеральными органами власти как основа стабильности производственной деятельности морского порта.

Ольга Лукина, генеральный директор, порт Выборгский.

Пути увеличения эффективности работы порта.

Кейт Натталл, коммерческий директор, GulfTainer Group, ОАЭ.

Порт Гамбург как связующее звено в перевозках между странами Северной Европы и России.

Франк Хорых, сенатор земли Гамбург по вопросам экономики.

14.20

Рынок грузовых железнодорожных перевозок.

Современные тенденции развития рынка железнодорожных перевозок.

Транзитный потенциал Белорусской железной дороги в обеспечении евро-азиатских грузовых перевозок. Влияние эффективности управления подвижным составом и изменения его технико-экономических характеристик на уровень цен грузовых вагонов.

лизныця»; Александр Евсюк, начальник отдела маркетинга и транспортной логистики управления Белорусской железной дороги; Олег Дунаев, руководитель Экспертного совета по региональным транспортно-логистическим системам комиссии по естественным монополиям Совета Федерации, профессор Финансового университета при Правительстве РФ; Владимир Савчук, руководитель департамента исследований железнодорожного транспорта, Институт проблем естественных монополий;

Олег Сиенко, генеральный директор, ОАО «НПК «Уралвагонзавод»; Максим Куземченко, директор торгового дома, Тихвинский вагоностроительный завод; Представитель, Федеральная служба по тарифам.

28 апреля 2011 года

10.00

Логистика и управление цепями поставок.

Ведущий: Семён Резер, д.т.н., профессор, президент НП «Гильдия экспедиторов».

Участники: Микко Хаапанен, председатель правления Innotrail Oy.

Контройлерные перевозки – ключ к успеху.

Анна Самсонова, коммерческий директор, LOHR Industrie, Франция.

Международное сотрудничество и интеграция.

Раиса Паршина, председатель Совета директоров, Группа компаний «Дальневосточная транспортная группа».

Развитие транспортно-логистической инфраструктуры в азиатской части России – стратегическое направление реализации транзитного потенциала страны в системе евро-азиатских международных транспортных коридоров.

Татьяна Прокофьева, д.э.н., профессор, Национальная ассоциация логистики и управления цепями поставок.

Концептуальное решение перевозок опасных грузов в танк-контейнерах.

Лилия Крутоного, руководитель департамента, «Экспресс-Интерфрахт», Чехия.

Российская логистическая инфраструктура – залог экономического роста.

Доминик Бушта, аналитик в области автомобильной промышленности, транспорта и логистики, Frost and Sullivan, Польша.

Тема уточняется.

Игорь Стулов, директор по маркетингу, ЗАО «Евросиб-Логистика».

Оценка эффективности вариантов развития логистического обслуживания на транспорте.

Анатолий Федоренко, профессор НИУ «Высшая школа экономики».

Транспортно-логистическое обеспечение строительства олимпийских объектов в Сочи: особенности и перспективы.

Сергей Огнев, руководитель по логистике, порт Сочи Иммертинский, Базовый Элемент.

Тенденции в области информационных технологий на транспорте.

Михаил Бузюк, директор Центра компетенции департамента транспорта и логистики, IBS.

Аспекты страхования ответственности операторов транспортной логистики.

Андрей Голубчик, к.э.н., руководитель экспертного департамента, Marsh&Wills.

В программе возможны изменения.

1520

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО

VI МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ БИЗНЕС-ФОРУМ

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО 1520

VI INTERNATIONAL RAILWAY BUSINESS FORUM

1520 STRATEGIC PARTNERSHIP

СОВРЕМЕННЫЙ ВОКЗАЛ

ИНФРАСТРУКТУРА

«Транспортные системы 1520 и 1435: стратегия сотрудничества»

ИНВЕСТИЦИИ

ВЫСОКОСКОРостНОЕ СООБЩЕНИЕ

«ЗЕЛЕНый» ТРАНСПОРТ

БЕЗОПАСНОСТЬ КАДРОВЫЕ РЕСУРСЫ

РЕКЛАМА

Генеральный партнер
General Partner

Стратегический
международный партнер
Strategic International Partner

Официальный
международный партнер
Official International Partner

РИД

Международный партнер
International Partner

SIEMENS

Генеральная строительная компания
General Construction Company

DB

Официальный оператор энергоснабжения
Official Operator of Energy Supply

Уралвагонзавод

Партнер
Partner

РЖАСТРОЙ

Партнер
Partner

РУСЭНЕРГОСБЫТ

Партнер
Partner

Тихвинский вагоностроительный завод

Спонсор дискуссии
Sponsor of the Discussion

Открытое акционерное общество
«Торговый дом РЖД»

Спонсор дискуссии
Sponsor of the Discussion

ТрансКредитБанк

Спонсор дискуссии
Sponsor of the Discussion

ТРАНСМАШХОЛДИНГ

Спонсор дискуссии
Sponsor of the Discussion

ERNST & YOUNG

Спонсор дискуссии
Sponsor of the Discussion

аэроэкспресс

Спонсор дискуссии
Sponsor of the Discussion

МАСТЕР

Организатор
Organized by

РЖД ПАРТНЕР

Генеральные информационные партнеры
General Information Partners

ГУДОК

Генеральные информационные партнеры
General Information Partners

интерфакс

Генеральные информационные партнеры
General Information Partners

БЮРО ДИАЛОГ

Организатор
Organized by

WWW.FORUM1520.RU

ЭХО КАТАСТРОФЫ

«Мы спасали страну»

Подвиг железнодорожников на Чернобыльской АЭС остался незамеченным

26 апреля 1986 года на Чернобыльской АЭС произошла одна из самых страшных в мировой истории техногенных катастроф. В ликвидации её последствий принимали участие свыше 600 тыс. человек. О доблести пожарных, военных, врачей, строителей сняты фильмы, выпущены книги. А вот о подвиге железнодорожников нет ни книг, ни фильмов. Хотя именно они доставляли людей и грузы к разрушенной АЭС. Без этого преодолеть последствия аварии было бы невозможно.

26 апреля была создана правительственная комиссия для расследования причин и ликвидации последствий аварии. Её возглавил заместитель председателя Совета министров СССР Борис Щербина. А уже 27 апреля в Киев выехал начальник Главного специального управления МПС СССР Валентин Волков. Валентин Арсеньевич вспоминает:

– Меня включили в правительственную комиссию. В Киеве я поехал сразу в штаб гражданской обороны. О том, что происходит на АЭС, там имели весьма смутное представление. Поэтому вместе с сотрудниками на «рафике» отправился в Чернобыль. Нас было человек шесть. Встретался и с Щербиной. Впоследствии у меня не раз была возможность оценить силу его духа. Он работал самоотверженно и показывал пример всем остальным. Машина по ликвидации последствий аварии была запущена буквально в течение одного-двух дней. Распоряжения правительственной комиссии выполнялись безоговорочно. Нашей задачей было транспортное обеспечение работ. Необходимо было провести дезактивацию объектов железнодорожного транспорта. На нас легла и доставка к месту аварии воинских и гражданских подразделений, а также леса, цемента, свинца...

Почти сразу же в Киев выехал и заместитель министра путей сообщения СССР Василий Калинин. По его распоряжению был вызван туда и начальник Главного управления капитального строительства МПС Николай

Гром. Сегодня он возглавляет Центральный совет ветеранов войны и труда железнодорожного транспорта. Николай Петрович рассказывает:

– Первое, что при встрече мне сказал Василий Петрович: «Сейчас мы едем в зону повышенной радиации. Будем выбирать место для строительства путей и проведения на них дезактивации подвижного состава». Поехали туда на автомотрисе. Нам выдали защитную одежду и дозиметры. Я несколько раз использовал этот прибор, когда мы въехали в зону. Цифры не помню, но радиация была намного выше нормы. На месте рассмотрели вопрос о реконструкции пути от действующих магистралей до 30-километровой зоны. Надо было увеличить скорость электричек. Чем она выше, тем меньшую дозу радиации получат те, кто в ней находится. То, что радиация была и вне зоны отчуждения, все прекрасно понимали. Нашему главу предстояло построить цех для дезактивации, пути, платформы, пешеходные переходы под путями. То есть всё, что связано с обеспечением перевозок грузов и пассажиров. Решено было, что работать в самой зоне станут вахтовым методом.

В министерстве была установлена очередность поездки специалистов. В начале мая туда выехал заместитель начальника Главного управления пути Алексей Яриз. Алексей Павлович вспоминает:

– Помню, я стоял на железнодорожном мосту через Припять, на котором ещё только предстояло провести дезактивацию. Жителей города уже эвакуировали, но границы наиболее опасной зоны ещё не определили. Как потом выяснилось, именно там я и оказался... Светило солнышко. Красота вокруг была невероятная. Сосны стояли высоченные в ярких зелёных одеждах. В общем, никаких признаков опасности. А когда я снова приехал туда через неделю, а сами они стали рыжими. Впоследствии эти деревья спилили и закопали вместе с «фонящей» техникой.

Много позже я спросил главного инженера Главного



ФОТО: ИТАР-ТАСС

управления движения Евгения Викторовича Степанова, входившего в состав правительственной комиссии: «Почему не сразу определили зону повышенной опасности?» Он честно сказал: «Было не до того. В первую очередь надо было решить, что делать с реактором». В конце концов приняли решение возвести над ним саркофаг. И начали строить подземные пути, пересадочную станцию. Все специалисты, отработав в «грязной» зоне, приезжали на эту станцию и с помощью специальных средств смывали с себя радиа-

Несмотря на реальную угрозу здоровью, ликвидаторы были полны энтузиазма

цию. Потом пересаживались в чистый вагон и выезжали за 40 км от зоны. Подвижной

их промывали, после чего военный дозиметрист тщательно проверял нашу работу.

Машина по ликвидации последствий аварии была запущена буквально

в течение одного-двух дней

состав на этой станции тоже подвергался дезактивации. А это были тысячи саморазгружающихся вагонов-думпкаров и дозаторных вертушек! Мы

Цех дезактивации подвижного состава длиной 200 м построили очень быстро, но не рассчитали, и он оказался на границе зоны отчуждения.

Машина времени



Новости дня

1986 ГОД Быль и небыль

Мы видели этот журнал с записями, сделанными разными почерками. «Пожарные сблеги пламя на 30-метровой высоте», «Поплыл распыленный битум», «Предотвращён переброс огня на третий блок», «Определены места для пожарных расчётов», «Из зоны пожара люди выведены». Позже появилась в журнале запись – «радиация»...

Ни генерал Бердов, ни сотни людей, находящихся на рабочих местах и приходящих сюда по сигналу бедствия, тогда ещё не знали, откровенно говоря, не думали об этом. Они всеми силами, мужественно, самоотверженно боролись с огнём. Увялая в жидком битуме, чёрные от пепла на лицах, они спасали товарищей, спасали станцию. Ни эти люди, ни прибывшие через несколько часов вместе с членами правительственной комиссии крупнейшие советские учёные не могли тогда знать о причинах аварии, о её последствиях. Нужно было время, чтобы разобраться в произошедшем.

9 мая

МПС руководило незамедлительным продвижением грузов в этот район. При этом вёлся буквально повагонный учёт подвижного состава и передачи

его по дорогам и стыкам. Следует отметить, что большинство эшелонов, следующих в данный район, прибыло туда со значительным опережением графика движения. Нескончаемым потоком шли вагоны с погрузочно-разгрузочной и строительной техникой, со строительными материалами и прочими необходимыми грузами.

13 мая

В корреспондентский пункт «Гудка» на Западно-Сибирской поступают известия: во многих трудовых коллективах принимают решения о перечислении однодневного заработка в фонд помощи пострадавшим от аварии на Чернобыльской АЭС.

14 мая

Выступление М.С. Горбачёва «...Сейчас пока рано выносить окончательное суждение о причинах аварии. Предметом пристального рассмотрения правительственной комиссии являются все аспекты проблемы – конструкторские, проектные, технические, эксплуатационные. Разумеется, по итогам выяснения причин происшедшей аварии будут сделаны все необходимые выводы, приняты меры, исключающие повторение подобного...»

15 мая

Цифры и факты

Масштаб урона

Учёные до сих пор уточняют размеры трагедии

Даже спустя четверть века с момента взрыва, вызванного «мирным атомом», его экономические, социальные и экологические последствия продолжают влиять на жизнь миллионов людей.

Это вызвано гигантскими масштабами небывалой прежде в истории техногенной катастрофы. По данным учёных, в результате взрыва высвободилась энергия в 100 раз большая, чем при атомных бомбардировках Хиросимы и Нагасаки. В течение первых 10 дней из разрушенного реактора было выброшено более 40 различных видов радионуклидов, в первую очередь йода, цезия и стронция.

Выделявшиеся при горении графитовой оболочки горячие газы подняли радиоактивные вещества на высоту 1,5 км, а потоки воздуха распространили их на огромные расстояния.

Например, в общей сложности загрязнению только цезием-137 (период полураспада которого составляет 30 лет) подверглась территория России, Белоруссии и Украины площадью до 146 тыс. кв. км.

На момент аварии на ней проживали около 7 млн человек, в том числе 3 млн детей. Более 350 тыс. из них покинули



ФОТО: ИТАР-ТАСС

Из 30-километровой зоны вокруг АЭС эвакуировали 130 тыс. человек

эти земли. Кроме того, ветры и осадки разнесли радиоактивные частицы даже в самые отдалённые районы Европы.

К проведению аварийно-восстановительных работ было привлечено свыше 800 тыс. ликвидаторов, большинство которых составили солдаты срочной службы. По официальным данным, к настоящему времени умерли 25 тыс. человек, участвовавших в устранении последствий катастрофы. Здоровью остальных до сих пор «аукаются» полученные в тот период дозы облучения.

Среди населения, согласно отчёту ООН, число жертв превысило 4 тыс. человек, а средняя заболеваемость жителей

на заражённых территориях выше, чем в других регионах. Экономический ущерб от катастрофы поддаётся лишь приблизительному подсчёту.

Из сельскохозяйственного оборота было выведено 7,8 тыс. кв. км пахотных земель и 7 тыс. кв. км лесов, возникли проблемы с энергообеспечением населения и промышленных предприятий. Эксперты Национальной академии наук Белоруссии оценивают экономические потери страны от аварии в \$235 млрд, а украинские учёные ущерб для своего государства определяют в \$201 млрд. Не меньше потеряла и российская экономика.

Андрей Стрельцов

Безопасность

Поэтический дар предвидения

«Надпись на реакторе» не прочитали

Незадолго до Чернобыльской катастрофы замечательный поэт Михаил Дудин написал стихотворение «Надпись на атомном реакторе».

В этом стихотворении есть такие строки: «Жизнь беззащитна/И Любовь нежна./И Разум землю/Облагает данью./ И точная Ответственность/ Должна / Сопутствовать/ Великому Познанию».

Жаль, что слово «Ответственность» не услышали его современники – в первую очередь люди, имевшие отношения с управлением атомными электростанциями.

Изнешная самоуверенность – плохой союзник в этом чрезвычайно непростом деле. Ещё в 1987 году, через год после аварии в Чернобыле, японские специалисты проигнорировали дискуссии по Чернобылю, проведённые МАГАТЭ. На вопрос «почему?» один из высокопоставленных чиновников ответил: «Для нас это неактуально. В Японии подобных аварий произойти не может».

Оказывается, может... Японский ядерный кризис нанёс огромный удар по имиджу атомной энергетики. Даже более сильный, чем после аварии

избежать воздействия радиации. Алексей Павлович вспоминает:

– Лично мне никто не выдавал никакой защитной одежды. После того как мы выехали из зоны отчуждения, у меня стало першить в горле. Это первый признак заражения радиацией. Я был когда-то начальником дистанции пути в Казахстане как раз в том районе, где проводились испытания атомной бомбы. Мы обслуживали подъездной путь в 140 км до места испытаний. Тогда военные нам говорили, что сухое красное вино и водка помогают вывести из организма радионуклиды. Вот мы в Чернобыле и стали помогать себе таким способом, раз других нам не предложили...

Яриз был в зоне отчуждения три раза. А в начале 90-х он почувствовал серьёзное ухудшение здоровья. В итоге получил вторую группу инвалидности.

Большую дозу радиации получили и машинисты, которые в момент взрыва вели поезд и оказались в зоне поражения. Некоторые вскоре умерли. В общем-то облучились в той или иной степени все железнодорожники, участвовавшие в ликвидации последствий аварии. К сожалению, неизвестно, сколько их было. Знаем только, что около 600 человек было командировано в Чернобыль из центрального аппарата МПС. Кстати, никто за свой героический труд тогда не получил не то что премии, но даже грамоты.

Впоследствии МПС пыталось восстановить справедливость. Но рухнул Советский Союз, и все материалы остались на Украине. Сейчас в ОАО «РЖД» «чернобыльцев» 15 человек. Распоряжением президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина в связи с 25-летием трагических событий все они получили денежные премии.

На вопрос о том, не жалеют ли, что оставили здоровье в Чернобыле, все мои собеседники, не сговариваясь, ответили: «Было чувство гордости – своим трудом мы ведь спасали страну. И если бы сейчас довелось снова делать выбор, приняли бы точно такое же решение».

Наталья Кузина

в Чернобыле, когда психологический шок в мире был сравнительно быстро преодолен с помощью умело выстроенной пропаганды: опасными были признаны не АЭС в целом, а лишь советские ядерные технологии. Сегодня призывы заморозить программы строительства АЭС наряду с требованиями ужесточить меры в отношении их безопасности наиболее сильно звучат в странах Евросоюза, где действует 146 АЭС.

«Для Старого Света главное – безопасность, – заявил министр окружающей среды Австрии Николаус Берлакович. – АЭС необходимо проверить на устойчивость, в том числе и сейсмическую». С Австрией солидарна Германия, где за счёт атомных электростанций покрывается примерно четверть потребностей страны в электроэнергии. (Во Франции – 77%.) Канцлер Ангела Меркель заверила граждан в том, что все национальные АЭС пройдут оперативные экспертизы.

Какие бы решения ни принимались, важно одно: дальнейшему прогрессу этой отрасли, как писал поэт, должна сопутствовать «точная Ответственность».

Юрий Акимов

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Турецкие схватки

В Стамбуле завершился чемпионат Европы по дзюдо. Удачно выступили в личном первенстве российские спортсмены, которые выиграли одну золотую, две серебряные и пять бронзовых наград. Этот чемпионат стал для российских дзюдоистов самым успешным за последние несколько лет. Конечно, немного обидно, что на счету нашей команды только одна золотая медаль. Но восемь наград разного достоинства – серьёзное достижение. Чемпионкой Европы, причём во второй раз, стала Елена Иващенко, победившая в категории до 78 кг. В финале она одолела француженку Анну Софи Мондьё. «Да, технические и тактические ошибки у меня хватало, – призналась Иващенко. – Теперь будем эти самые ошибки исправлять, ведь впереди турниры, на которых мы будем бороться за рейтинговые очки, которые будут учитываться при отборе на Олимпиаду в Лондоне», – сказала Елена. В этой же категории третье место заняла самая опытная спортсменка женской сборной России Теа Донгузашвили.



ФОТО: ЕВН, ИТАР-ТАСС

Стамбульский чемпионат Европы для российских дзюдоистов стал самым успешным за последние несколько лет

До чемпионского титула в категории до 90 кг у мужчин мог бы добраться призёр чемпионатов мира Кирилл Денисов, но в финале он уступил олимпийскому чемпиону греку Илиасу Илиадису. Ещё одну серебрянную награду выиграл Мурат Кодзоков, выступавший в категории до 73 кг. Представительница Центрального спортклуба «Локомотив» Вера Коваль в категории до 63 кг заняла седьмое место.

Баскетбольный пьедестал

Подмосковные «Химки» стали победителями Единой лиги ВТБ, победив в решающем матче «Финала четырёх» столичный ЦСКА. Три из четырёх участников финала представляли Россию. Компанию «Химкам», казанскому УНИКСу и ЦСКА составил украинский «Азовмаш». С ним встречались в первом поединке армейцы, которые справились с соперником без больших проблем. Вторым участником финала стали «Химки», сумевшие справиться с казанцами, которые лидируют в чемпионате России. В матче за третье место УНИКС легко одолел «Азовмаш», решив все вопросы ещё в первой четверти. Упорным и напряжённым получился финальный поединок. На протяжении всего матча соперники буквально наступали на пятки друг другу, и в концовке ни одной из команд так и не удалось добиться весомого преимущества. Судьба встречи решилась на последних секундах, когда команды стали совершать тактические нарушения правил, а в штрафных бросках точнее оказались «Химки». Итог – 66:64. Символическая пятёрка «Финала четырёх» выглядит так: Холден, Швед (оба – ЦСКА), Маккарти (УНИКС), Лончар («Химки»), Александр Деметриус («Азовмаш»). В следующем сезоне участником Единой лиги ВТБ станет и «Локомотив-Краснодар».

Прощание с зимой

Почти полгода продолжалось первенство Красноярского железнодорожного узла по зимнему футболу, и только заключительный тур определил победителя. Всего в соревнованиях приняли участие 12 команд. Фаворитами считались команда дистанции пути ПЧ-3 и объединённая сборная красноярских локомотивных депо, и по началу именно они вели борьбу за лидерство. Но затем ситуация изменилась. Уверенная игра сборной управления дороги вывела эту команду на первое место. Второй стала – и это ещё одна неожиданность – сборная Дирекции по ремонту путевых машин. Третье место заняла команда ТЧ-8. Лучшим игроком всего турнира признан футболист команды путейцев Павел Беликов. Определились и сроки следующего турнира – игры второго зимнего первенства Красноярского узла начнутся в октябре 2011 года.

Подготовил Роман Вишнёв

ФУТБОЛ

Смена декораций

Шестой тур внёс серьёзные коррективы в таблицу премьер-лиги



ФОТО: ИТАР-ТАСС

В чемпионате России по футболу очередная смена лидеров. На первое место вернулся питерский «Зенит», а в одном шаге от него остановилась краснодарская «Кубань». ЦСКА сумел разжить лишь одним очком и откатился на третью позицию, но при этом армейцы провели на матч меньше других. Наконец, крупная победа в Краснодаре позволила столичному «Локомотиву» подобраться вплотную к группе лидеров.

«Зенит» на своём поле принимал самарские «Крылья Советов», и, очевидно, сомнений в том, как эта встреча завершится, не возникало ни у кого. Как и ожидалось, гости с ходу оказались прижатыми к своим воротам, и уже на 11-й минуте удар Александра Кержакова взорвал трибуны стадиона «Петровский» – 1:0. После этого питерцы практически без остатков продолжали атаковать, но развить успех им удалось лишь в самой концовке: на 81-й и 86-й минутах в объятия партнёров попал сербский форвард Данко Лазович – 3:0.

ЦСКА выходил на гостевое «свидание» с «Томью», уже зная, что в случае неудачи окажется отброшенным на третью позицию – это стало ясно после того, как в Нижнем Новгороде тремя очками разжилась «Кубань». Правда, в середине первого тайма армейцы вряд ли думали о том, что их ждут какие-либо сложности – на 28-й минуте своей очередной гол забил Сеидумбия – 0:1. Впрочем, совсем скоро он получил повреждение

Болеельщики «Локомотива» наконец-то могут гордиться своей командой

и поле покинул. И, как выяснилось впоследствии, без него линия нападения ЦСКА оказалась совершенно несостоятельной – все атакующие вылазки гостей были холостыми. В свою очередь томиичи стали всё чаще подбираться к воротам Игоря Акинфеева и на 60-й минуте счёт сравняли – 1:1. Могли хозяева взять и три очка – близок к тому, чтобы забить гол, был экс-спартаковец Никита Баженов, но его удары также цели не достигли.

Казанский «Рубин» продолжает экспериментировать в

утверждают, что «Локо» показал далеко не всё, на что способен. Победив 4:1, подопечные Юрия Красножана могли забить и гораздо больше четырёх голов. Стоит отметить, что в основном составе железнодорожников вышли Сениад Ибричич и Магомед Оздоев, а Дмитрий Сычёв остался в запасе. Но в итоге этот тренерский ход оказался верным. В этом матче отличились и Ибричич, и вышедший на замену Сычёв.

Если футболист выходит и даже в одном эпизоде совер-

«Локомотив» во встрече с «Краснодаром» смотрелся мощно и провёл свою лучшую игру в нынешнем чемпионате

плане освоения нового рисунка игры – аналитики утверждают, что команда Курбана Бердыева стремится походить на испанскую «Барселону». Но при этом «Рубин» слишком щедро делится с соперниками очками. Вот и в минувшее воскресенье в стилизу Татарии наведывался один из аутсайдеров – пермский «Амкар». Но даже в противостоянии с ним «Рубину» пришлось довольствоваться ничьей – 1:1.

Что касается столичного «Локомотива», который на выезде разгромил «Краснодар», который, кстати, возглавляет бывший наставник железнодорожников Славолуб Муслин, то москвичи в этой игре смотрелись мощно и провели свою лучшую на сегодня встречу. Правда, многие специалисты

шают правильное действие, то получает все основания и в дальнейшем получать больше игрового времени, – пояснил перестановки в составе Юрий Красножан. – Именно поэтому Оздоев и Ибричич начали матч в стартовом составе. Что касается Сычёва – если нападающий пять матчей выходил на поле в стартовом составе и не забивал, значит, надо было что-то менять. В итоге всё получилось удачно.

Победа «Локомотива» над «Краснодаром» вывела железнодорожников на четвёртое место.

С последней строчки ушёл московский «Спартак», который в натужной и не зрелищной игре одолел одноклубников из Нальчика – 1:0. При этом во

главе москвичей по-прежнему остаётся Валерий Карпин. Он вроде бы подал в отставку с поста главного тренера. Но игроки обратились к руководству клуба оставить Карпина на этой должности, и он пока продолжает работу. При этом сам, уже в роли генерального директора, ведёт поиск нового наставника. Среди кандидатов числятся такие известные специалисты, как итальянец Марчелло Липпи, голландец Луи ванн Галь. Но пока они никаких конкретных ответов не дали.

Ещё одна игра 6-го тура, в которой встречались «Динамо», также остающееся после отставки Мнотрага Божовича без главного тренера, с «Анжи», завершилась, когда номер был уже подписан в печать.

Роман Вишнёв
Андрей Мельников

В досье

Таблица премьер-лиги на 25 апреля

	И	В	Н	П	М	О
1. Зенит	6	4	1	1	11-6	13
2. Кубань	6	4	0	2	7-4	12
3. ЦСКА	5	3	2	0	9-2	11
4. Локомотив	6	3	1	2	9-6	10
5. Волга	6	3	0	3	8-4	9
6. Краснодар	6	2	3	1	5-5	9
7. Анжи	5	2	2	1	3-3	8
8. Рубин	6	2	2	2	5-4	8
9. Динамо	5	2	1	2	6-7	7
10. Ростов	6	2	1	3	8-9	7
11. Спартак (М)	6	2	1	3	8-9	7
12. Терек	6	1	2	3	2-4	5
13. Крылья Советов	5	1	2	2	2-5	5
14. Амкар	6	1	2	3	4-8	5
15. Томь	6	1	2	3	3-7	5
16. Спартак (Нч)	6	1	2	3	4-7	5

Составил
Михаил Сергеев

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

Телефоны собственных корреспондентов: Калининград (4012) 58-65-82 | Москва (499) 262-18-66 | Н.Новгород (8312) 48-46-74 | Ростов-на-Дону (863) 259-55-25 | Самара (846) 303-49-97 | Санкт-Петербург (812) 457-69-45 | Саратов (8452) 41-66-64 | Хабаровск (4212) 77-80-29 | Челябинск (351) 268-41-09 | Ярославль (4852) 79-39-13.

Рукописи не рецензируются и не возвращаются | При перепечатке ссылка на «Гудок» обязательна.

Набрано и сверстано в РИЦ газеты «Гудок»

Выход в свет: 26 апреля 2011 года
Номер: 70 (24790) | Тираж: 153486 экз.
Время подписания по графику: 19.15
Подписано в печать: 19.20
Цена свободная.
Адрес редакции: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Отпечатано: ЗАО «Полиграфический комплекс «Спектра-М» | 143400 Московская обл., Красногорский район, п/о Красногорск/5, а/м «Батве», 23 км [Заказ № 11-04-00446] | Печатается в Москве, Астрахани, Барнауле, Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Казани, Калининграде, Кemerове, Краснодаре, Махачкале, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Оренбурге, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Солнечногорске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.

ХОККЕЙ

Россия – чемпион

Очередной розыгрыш Евротура завершился убедительной победой нашей сборной

Последние матчи заключительного этапа Евротура, прошедшего в Чехии, особого значения для окончательной победы сборной команды России уже не имели, и тем не менее россияне пропустили в этом туре вперёд только хозяев льда.

В итоге пятимесячного марафона сборная России набрала 27 очков, значительно опередив всех соперников. На втором месте расположилась сборная Швеции (20 очков), на третьем – Финляндия (13), на четвёртом – Чехия (12).

Лидирующую позицию в итоговом протоколе Евротура-2010/11 сборная России застолбила за собой уже после первого, вынесенного матча «Чешских игр» в шведском Мальмё. В нём сборная России победила Швецию – 4:2. У досрочных чемпионов в этом матче голым дублем отметился хоккеист «Ак Барса» Алексей Морозов, а на последнем рубеже обороны надёжную игру продемонстрировал энхаэловец Евгений Набоков.

После победы над шведами сборная России отправилась в Брно, где неожиданно уступила Чехам – 3:6. В этом поединке наши хоккеисты на равных провели лишь второй отрезок встречи: заброшенными шайбами отличились всё тот же Алексей Морозов и чемпион мира в составе молодёжной сборной России Владимир Тарасенко. У чехов же выше всяческих похвал матч провёл легионер омского «Авангарда» Яромир Ягр, который сделал три результативные передачи и забил победный гол.

Что касается последней игры тура, то для нашей сборной она представляла, по сути, товарищескую встречу, в которой победила команду Финляндии – 4:2. Стабильную игру вновь продемонстрировал вратарь Евгений Набоков. Он же признан лучшим хоккеистом «Чешских игр». Такое же признание получили защитник Ансси Салмела (Финляндия), нападающий Яромир Ягр (Чехия) и Алексей Морозов, набравший по системе «гол плюс пас» шесть очков.

Владимир Суетин

Волейбол

Подача на вылет

«Локомотив-Белогорье» уступил в пятом матче полуфинальной серии

Железнодорожники едва не сотворили чудо. Прогрызав московскому «Динамо» в серии 0:2, они сумели сравнять счёт. Но пятый матч выиграть не смогли.

После того как «Локомотив-Белогорье» в двух первых полуфинальных матчах уступил динамовцам, казалось, что шансов на попадание в финал у подопечных Геннадия Шипулина нет. Но белгородцы смогли-таки сравнять счёт. На своей площадке они дважды обыграли динамовцев. Причём оба раза «Локо» выиграл, что называется, без вопросов, – со счётом 3:0.

Решающий матч, который и должен был определить второго финалиста чемпионата (первым стал казанский «Зенит», обыгравший краснодарское «Динамо»), прошёл в Москве.

Начало встречи осталось за «Белогорьем». Железнодорожники словно продолжили домашнюю серию и в столице, а динамовцы вновь много ошибались. Начало второй партии обещало напряжённую борьбу, которая и шла до середины сета. А затем хозяева выиграли несколько важных очков, а у белгородцев мяч начал валиться из рук. «Динамо» выиграло партию с преимуществом в девять очков. Впрочем, гости удар выдержали. В третьем сете «Локомотив-Белогорье» вёл в счёте с разрывом в три очка, но удержать преимущество не смог. Ошибки Александра Косарева и Тараса Хтея привели к тому, что москвичи вышли вперёд и довели партию до победы.

В четвёртом сете «Динамо» сразу вышло вперёд с преимуществом в пять очков. И максимум, что гости позволили «Локомотиву», – сократить разницу в счёте. Победа в этой партии – 25:22 – вывела динамовцев в финал. «Локомотив-Белогорье» поспорит за бронзовые медали с краснодарским «Динамо». Два первых матча этой серии «Локомотив-Белогорье» проведёт на своей площадке 1 и 2 мая.

Роман Вишнёв