

2. | ПЕРЕВОЗКИ

Чтобы избежать атак воров, вагоны с металлом отправляют по обходному пути

4. | ДЕЛОВАЯ СРЕДА

На «круглом столе» в «Гудке» обсуждались вопросы, связанные с образованием вагоноремонтных компаний на базе ЦДРВ

7. | Общество

Работодателям и работникам предложили нести солидарную ответственность в деле охраны труда

8. | История

Экспресс «Красная стрела» представил Россию в британском путеводителе «Восемь лучшихочных поездов Европы»

8 июня 2011 года www.gudok.ru
среда www.gudok.info
№ 97 (24817) E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

ГУДОК



Ежедневная
транспортная
газета

Выходит
с 23 декабря
1917 года

Тираж
152695

| От РЕДАКЦИИ

Ожидание расписания

Для грузоотправителей своевременность доставки груза – один из ключевых факторов. Но пока железные дороги «пространства 1520» не всегда с ним считаются: подача вагонов зачастую задерживается, да и задержки груза в пути следования вовсе не редкость.

Часть этих проблем должна быть решена за счёт новых графиков грузовых поездов, предельно приближенных к графикам пассажирских. Пока эти схемы только испытываются. Всего в четырёх железнодорожных администрациях. Но уже можно сделать предварительные выводы об их эффективности. О работе РЖД в этом направлении мы пишем регулярно, но интересен и опыт соседей, без координации с которыми срёзного эффекта добиться в международных перевозках сложно.

На станциях привыкли к тому, что поезд отправляется по факту формирования, при этом потребности грузоотправителей не очень-то берутся в расчёт. Но, например, на железных дорогах Казахстана за счёт грамотного подхода к формированию уже добились уменьшения перегрузочных операций на станциях.

На Украине также в экспериментальном порядке работают со сборными грузами, что позволяет формировать неполные составы и маршрутные поезда. И там уже пришли к выводу, что такой подход может максимально удовлетворять потребности клиентов без увеличения тарифной нагрузки.

Хорошим подспорьем будет и внедрение логистических технологий. В частности, составление долгосрочных графиков движения должно происходить на основе информации о работе грузоотправителей, это поможет оптимизировать подачу вагонов. Переход на движение грузовых поездов по графику немыслим без налаживания оперативного взаимодействия с таможенными органами. Чтобы минимизировать простой на границе, необходимо развивать предварительное информирование таможни.

Ну и, разумеется, переход на движение грузовых поездов по графику должен сопровождаться чётким контролем за его соблюдением. Помочь в этом могут современные технологии спутникового мониторинга, которые уже повсеместно внедряются.

Движение грузовых поездов по чёткому расписанию позволит, с одной стороны, обойтись без значительных инвестиций в организацию грузовых перевозок и при этом сделать железнодорожный транспорт более привлекательным для клиентов, а значит, повысить его конкурентоспособность.

ЦИФРА ДНЯ

87

дополнительных поездов дальнего следования назначено ОАО «ФПК» на праздничные дни июня. В сообщении с Москвой – 73 дополнительных поезда, в сообщении с Украиной – 9, а в сообщении с Белоруссией – 5 поездов.

08|06|2011
с 8.00 до 13.00

ПЕНСИОННЫЕ ВОПРОСЫ

Руководство НПФ
«БЛАГОСОСТОЯНИЕ»
общается с читателями
газеты «Гудок»
по телефонам
«горячей линии»

8-800-555-0262

звонки на номер являются бесплатными
для абонентов

8-499-262-9471

звонки на номер платные (оплачивается
междугородний тариф по обычным
для вашего региона расценкам)

Ответы на вопросы
вы сможете прочитать
в следующих номерах газеты

Компромисс

Движение к безубыточности

РЕГИОНЫ РАСПИСАЛИСЬ ЗА ПРИГОРОДНОЕ СООБЩЕНИЕ



Фото: Ирина Молодик

КАК СООБЩИЛ СТАТС-СЕКРЕТАРЬ – ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ОАО «РЖД» СЕРГЕЙ ЕПИФАНЦЕВ, ВСЕ 73 РЕГИОНА, ГДЕ ЕСТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СООБЩЕНИЕ, ПОДПИСАЛИ С КОМПАНИЕЙ ДОГОВОРЫ НА ОРГАНИЗАЦИЮ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ. ТЕПЕРЬ В РЖД НАДЕЯЮТСЯ, ЧТО УДАСТСЯ ПРИБЛИЗИТЬСЯ К ТОЧКЕ БЕЗУБЫТОЧНОСТИ В ПРИГОРОДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ.

«Мы взяли под контроль графики проведения законодательных собраний в регионах, на которых будут корректироваться бюджеты, и предполагаем, что они добавят около 800 млн руб. дополнительно к той сумме, которую мы уже получили от регионов», – говорит Сергей Епифанцев.

В начале года ОАО «РЖД» планировало убытки от пригорода в 49 млрд руб. Однако компания сократила свои расходы в этой сфере на 9 млрд руб., а ещё 25 млрд предоставит правительство на компенсацию инфраструктурной составляющей.

«Сейчас, чтобы выйти на безубыточность, мы должны получить от регионов порядка 10 млрд руб.», – говорит старший

НЕ ВСЕ РЕГИОНЫ ГОТОВЫ К ДИАЛОГУ ОБ УБЫТКАХ ПРИГОРОДНОГО КОМПЛЕКСА

вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Михайлов. – Однако за три первых месяца этого года они перечислили нам лишь 4,1 млрд руб. в годовом выражении. Нам осталось добрать около 6 млрд.

Начальник Центра по корпоративному управлению пригородным комплексом ОАО «РЖД» Максим Шнейдер надеется, что регионы поддержат правительство и увеличат компенсации для достижения безубыточности. «Потенциал роста тарифов исчерпан, так как в последние годы стоимость проезда росла быстрее уровня доходов населения», – предупреждает Максим Шнейдер.

Однако позиции регионов подчас диаметрально противоположны.

По словам заместителя председателя государственного комитета Республики Башкортостан по транспорту Андрея Быковского, на днях пришли уточнённые расчёты от Башкортостанской пригородной пассажирской компании (БППК) по объёмам убытков. В правительстве региона

рассматривается вопрос о корректировке бюджета на 2011 год с учётом сохранения существующих объёмов перевозок. «До конца месяца этот вопрос будет решён, и регион совместно с БППК постарается вывести пригородные перевозки на относительный уровень безубыточности», – добавил Андрей Быковский.

В Ярославской области в бюджете предусмотрели лишь 90 млн руб. компенсации. Хотя убытки Северной пригородной компании оцениваются в 470 млн руб. «Цифра компенсации может быть увеличена в зависимости от размера реальных убытков железнодорожников за первое полугодие, – полагает заместитель директора департамента финансов Ярославской области Людмила Волканевская. – Проблема в том, что расчёты железнодорожников на самом деле пока непрозрачны, мы не можем их проверить».

»Окончание | 2

Блиц

Профессионализм в цене

ТРАНСПОРТНЫЕ ВУЗЫ ВЗАИМОДЕЙСТВУЮТ С БИЗНЕС-СТРУКТУРАМИ ПРИ ПОДГОТОВКЕ КАДРОВ И ПРОВЕДЕНИИ ИССЛЕДОВАНИЙ



Фото: Сергей Румин

Борис Алексеевич, на днях вы подписали договор о сотрудничестве с компанией «Сименс» в области подготовки кадров. Чем вызвана необходимость привлечения зарубежного опыта в эту сферу?

– Дело в том, что целевая подготовка профессиональных кадров для транспортной отрасли в настоящее время является одной из важнейших задач, стоящих перед отечественной высшей школой. Чтобы её решить, специалисты в области

образования предпринимают решительные шаги.

Так, 7 лет назад была создана Международная ассоциация транспортных вузов, в которую сегодня входят 27 университетов. Помимо образовательных задач, они совместно проводят унификацию системы подготовки профессиональных кадров для отрасли, ориентируясь на запросы бизнес-компаний.

Примером такого сотрудничества и стал подписанный на форуме «Стратегическое партнерство 1520» договор между Московским государственным университетом путей сообщения и компанией «Сименс» (Германия) о взаимодействии в области организации практики студентов и аспирантов МИИТа на предприятиях этой компании в Германии.

Учащиеся за время стажировки в совершенстве изучают немецкий язык, приобретают профессиональные навыки.

А компания получает перспективные молодые кадры, которые успешно трудаются на предприятиях, расположенных не только в России, но и за границей.

– В каких ещё сферах развивается сотрудничество вашего университета с зарубежными партнёрами?

– Ещё одно важное направление взаимодействия – проведение совместных научных исследований с иностранными коллегами. Причём разработки отечественных учёных оказываются воспринятыми за рубежом.

Например, три года назад та же всемирно известная компания «Сименс» приобрела два патента учёных МИИТа в области создания энергетического оборудования для высокоскоростных поездов, которые позволяют ей производить современную технику для железных дорог.

БЕСЕДОВАЛ
Андрей Стрельцов

Ситуация

Тяги хватит

ПРОБЛЕМА «БРОШЕННЫХ» ПОЕЗДОВ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ БУДЕТ МИНИМИЗИРОВАНА

ИЗ-ЗА ОРГАНИЗАЦИОННЫХ И ТЕХНИЧЕСКИХ ПРОБЛЕМ С ЛОКОМОТИВАМИ У ПОРТА ВАНИНО И С ГРУЗАМИ ДЛЯ САХАЛИНА БЕЗ ДВИЖЕНИЯ ОСТАЮТСЯ 40 ПОЕЗДОВ, ИЗ НИХ ОКОЛО 30 – С ГРУЗОМ «ДАЛЬТРАНСУГЛЯ». ВСЕГО ЖЕ НА ВОСТОК СЛЕДУЮТ 6 ТЫС. ВАГОНОВ.

– Нехватка исправных локомотивов не позволяет в полном объёме подводить груз к порту Ванино, – рассказал начальник Дирекции управления движением Павел Иванов. – Поэтому мы вместо 18–21 поезда, которые необходимо отправлять, чтобы разрешить проблему, фактически отправляем 14–16 поездов.

Чтобы исправить ситуацию, по его словам, в депо Комсомольск были направлены дополнительные восемь тепловозов приписки депо Борзя Забайкальской дороги и ещё три прибудут из депо Уссурийск после ремонта.

Как пояснил начальник Дирекции тяги Алексей Воротилкин, всего на расшивку заторов поступят дополнительно 8–10 трёхсекционных локомотивов. Компенсировать же нехватку машин за счёт увеличения веса поездов невозможно без усиления инфраструктуры.



На оперативном совещании в РЖД была поставлена задача «поднять» все «брошенные» поезда к ближайшим выходным дням. Для этого планируется выгружать ежесуточно порядка 500 вагонов, сообщили в Дирекции управления движением.

Альбина Булатова

ФОТОФАКТ



Все крупные железнодорожные вокзалы Москвы, Санкт-Петербурга и Выборга и вокзалы, куда прибывают высокоскоростные поезда, оборудованы рамками металлоискателей. Об этом сообщил вчера глава ОАО «РЖД» Владимир Якунин на встрече с президентом Дмитрием Медведевым. Он также отметил, что 258 вокзалов оснащены системами видеонаблюдения. В общей сложности планируется оборудовать системами видеонаблюдения 354 вокзала. Глава РЖД рассказал Дмитрию Медведеву о действующей на Казанском вокзале в Москве интеллектуальной системе наблюдения, а также о том, что на Ленинградском вокзале в Москве и Московском в Санкт-Петербурге оборудованы зоны досмотра.

ФОТО: ПРЕСС-СЛУЖБА ПРЕЗИДЕНТА РФ

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

На энергии Солнца

В Бельгии запустили первый поезд на солнечной энергии. Об этом сообщило Национальное общество железных дорог Бельгии (SNCB). Электричество генерируется солнечными батареями, расположенным на 3,6-километровом тоннеле вокруг железнодорожных путей на севере Бельгии. 16 тыс. батарей общей площадью 50 тыс. кв. м производят 3,3 тыс. мегаватт-часов. От этой энергии не только питается инфраструктура железнодорожной линии, но и обеспечивается освещение вокзала Антверпена. Стоимость проекта составила 15,6 млн евро.

Камеры для правонарушителей

За пять месяцев этого года на Северо-Кавказской дороге зарегистрировано 5 подрывов и 58 случаев разбора железнодорожных путей и устройств СЦБ. Для профилактики преступлений на объектах инфраструктуры установлены камеры видеонаблюдения, с помощью которых выявлено и задержано свыше 530 правонарушителей.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Компромисс

Движение к безубыточности

>Начало | 1

«Речь о корректировке бюджета может пойти только в том случае, если не будет хватать на компенсацию пригородной компании за проезд льготной категории граждан», – рассказал «Гудку» председатель комитета по транспорту и транспортной инфраструктуре Ленинградской области Николай Янченко.

– Я думаю, безубыточность пригородных железнодорожных перевозок можно достигнуть организационными мерами, которые перевозчик может принять сам. Например, сейчас он уже предлагает ввести прогрессивный тариф с пределом 1,6 руб. за км и варьировать его в зависимости от расстояния. И, конечно, железнодорожникам нужно бороться с безбилетниками».

«С выделением правительственный компенсации нагрузка на Красноярскую железную дорогу сократилась в два раза и сейчас составляет 300 млн руб., в то время как в бюджете предусмотрено всего 162,6 млн», – рассказывает генеральный директор ОАО «КрасПригород» Пётр Овсянников. – Остальную часть выпадающих доходов региональные власти будут корректировать в бюджете, возможно, осенью». Без помощи правительства цены на билеты нужно было бы поднять почти в четырёх разах, и это бы полностью уничтожило пригородное движение.

Выход из ситуации, когда регионам явно не хватает средств для компенсации, предлагает член Совета Федерации от Тюменской области Степан Киреичук. Чтобы выйти на безубыточность, регионам в среднем необходимо повысить за два-три года цены на 70%. Однако если бы Минфин продлил срок выделения дотаций на пять лет, то повышение составило бы около 15% в год, что может быть по силам большей части регионов. Как заявил сенатор «Гудку», это его предложение уже поддерживает соседи из Омской, Челябинской и Свердловской областей. И если дальнейшие переговоры пройдут успешно, Совет Федерации может выйти с этой инициативой в правительстве.

Игнат Выогин

Перевозки

В обход воров

ПРИНЯТЫ ЭКСТРЕННЫЕ МЕРЫ ПО ЗАЩИТЕ ГРУЗОВ



ВАГОНЫ С МЕТАЛЛОЛОМОМ со Свердловской дороги на Южно-Уральскую с июня направлены по обходному пути. Это вынужденная мера для защиты грузов от хищений на соединяющем дороги ходу через станцию Нижняя.

Как сообщили в Южно-Уральской дирекции управления движением, экспериментально по новому направлению с соседней дороги ежедневно идут по два грузовых состава. Вагоны поездов груженны металлом для Магнитогорского и Челябинского металлургических комбинатов.

«У Нижней сложилась криминогенная ситуация, напряженность которой не спадает, а усиливается. Только на ЮУЖД из-за этого ущерб от хищений грузов в прошлом году по сравнению с 2009 годом вырос многократно. В первом квартале нынешнего года число краж возросло в 2,5 раза, а хищений чёрного и цветного металла – в 3,7 раза», – говорит старший помощник Уральского транспортного прокурора Лиана Ергашева. В целом на дороге в прошлом году было зарегистрировано 344 кражи металла, в первом квартале нынешнего – уже 117. Увеличение связано с ростом перевозок изделий и сырья металлургического комплекса. В первом квартале прошлого года погрузили 3829 вагонов металлом, в нынешнем – на 1 тыс. больше.

В этом году было задержано более 300 человек. «В судах рассмотрено 36 уголовных дел. Все обвиняемые получили условные сроки или штрафы. После вынесения приговора они тут же отправились за новой добычей», – рассказывает заместитель Челябинского транспортного про-

куора Владислав Шершков. Злоумышленники не всегда и на суд являются, говорят, что нет денег на дорогу.

Не стали помощниками в борьбе с расхитителями грузов на железной дороге и полицейские Кунешакского УВД. По словам Владислава Шершкова, руководство управления игнорирует приглашение на координационные советы. Для защиты от воров железнодорожники используют свои возможности. Чтобы затруднить доступ к поездам техники, парки криминогенных станций окопали рвами. Но их тут же засыпали, и машины без номеров снова приблизились вплотную к путям.

«Надеемся, что защитой от расхитителей станет новый план формирования поездов, которые пошли со Свердловской другим направлением. Кроме того, дорога обратилась в Центральную дирекцию управления движением с предложением изменить условия перевозки лома чёрных металлов (вязка, брикетирование, укрытие щитами) либо сопровождать сформированные группы поездов транспортной полицией», – пояснил начальник службы коммерческой работы в сфере грузовых перевозок Южно-Уральской дирекции управления движением Юрий Симонов.

Евгения Мусихина,
соб. корр. «Гудка»
Челябинск

Содержимое вагонов – лакомый кусок для воров

Направление на Нижнюю проходит по Кунешакскому району Челябинской области. В администрации района ограбление грузовых поездов объясняют тотальной безработицей. Здесь нет промышленных предприятий, сельское хозяйство в упадке. Кражи для многих – источник доходов. Поэтому воры не работают, созданы организованные сообщества, технически оснащённые, имеющие информаторов и пункты сбыта. Однотипные участки между станциями Межозёрная и Нижняя идеальны для воровства. Грузовые составы здесь останавливаются для пропуска пассажирских поездов. На борту с ворами брошены силы южноуральской транспортной полиции, ведомственной охраны. Засады, погони – картина ежедневная. Но наглость воров не имеет предела. 6 июня практически на глазах транспортных полицейских сбросили шесть тонн металла. Преступников взяли. Тут же налетели другие. «Дайте хоть пару-тройку железок на бутылку», – стали упрашивать полицейских.

В этом году было задержано более 300 человек. «В судах рассмотрено 36 уголовных дел. Все обвиняемые получили условные сроки или штрафы. После вынесения приговора они тут же отправились за новой добычей», – рассказывает заместитель Челябинского транспортного про-

Планы

Пустят с Оловянной

ПАССАЖИРЫ СМОГУТ ДОЕХАТЬ ДО РАБОТЫ И ДОМОЙ В УДОБНОЕ ВРЕМЯ

По электрифицированному участку Забайкальской дороги планируют запустить пригородный поезд Чита – Оловянная.

Сейчас преодолеть 200 км от станции Оловянная Южного хода магистрали до Читы люди могут только на обычном пассажирском поезде. Это не слишком удобно – сесть в него можно лишь поздно вечером, что не годится тем, кто ездит в краевую столицу на работу.

– Жителям Оловянной было бы гораздо удобнее добираться до Читы на электричке, – говорит и. о. начальника службы представления услуг инфраструктуры в пассажирских сообщениях ЗабЖД Сергей Сысоев. – Она уходила бы утром, а возвращалась вечером. Делала бы все остановки. Поэтому сразу после

ввода электрифицированного участка мы задумали пустить здесь электропоезд повышенной комфортности. Кстати, еще один плюс: билет на пассажирский поезд не всегда в наличии, да и стоимость его выше.

Точную дату, когда пойдёт электричка, на дороге пока не называют.

– Это пока лишь проект. Пока дорога ещё не нашла взаимопонимания с правительством края. Ведь этот поезд – дополнительные расходы. Конечно, Правительство РФ решило выделить всем субъектам для компенсации расходов по пригородным перевозкам 25 млрд руб., но, боюсь, их не хватит дорогам, где размеры пригородного движения небольшие, – отметил Сергей Сысоев.

Сергей Донцов,
соб. корр. «Гудка»
Чита

Гудок 1520

TRANSPORTNOE OBZOZIRENIE
ПРОСТРАНСТВА 1520
СТРАНЫ СНГ И БАЛТИИ
ОБЩИЙ СТАНДАРТ
ОБЩИЙ ПУТЬ
ОБЩИЕ НОВОСТИ
МЫ ИДЕМ ОДНИМ ПУТЕМ!

ПОДПИСНОЙ ИНДЕКС: 19994
ПО ВОПРОСАМ ПОДПИСКИ:
(499) 282-99-69; PODPISSKA@GUDOK.RU
WWW.GUDOK.RU/1520

Услуги

ПТЭ

ООО Издательство «Техинформ» принимает заказы на тиражирование

Правила технической эксплуатации
железных дорог
Российской Федерации

(утверждены 28 января 2011 г.)

Тел./факс: (499) 724-22-48
Моб.: (910) 467-74-10
E-mail: ak-tv@yandex.ru

Сообщение

Уведомление о прекращении действия договора на ведение реестра и о начале процедуры замены регистратора

Открытое акционерное общество «Волгомост» (далее – Общество) настоящим сообщает, что 16 мая 2011 года Совет директоров Общества принял решение о расторжении Договора на ведение реестра владельцев именных ценных бумаг № 5 от 04.04.2005 г., заключённого между Открытым акционерным обществом «Волгомост» и Обществом с ограниченной ответственностью «Региональная Регистрационная Компания», и замене регистратора.

Основанием прекращения данного договора является расторжение договора по соглашению сторон. Сведения о регистраторе, передающем реестр:

полное фирменное наименование: Общество с ограниченной ответственностью «Региональная Регистрационная Компания»; место нахождения: 443011, РФ, г. Самара, ул. Академика Павлова, д. 35; почтовый адрес: 443011, РФ, г. Самара, ул. Академика Павлова, д. 35; основной государственный регистрационный номер (ОГРН): 1023301282828; телефон: (846) 276-63-11, 276-63-10.

Дата прекращения действия договора на ведение реестра: 05 июля 2011 года.

Зарегистрированные лица вправе до передачи реестра получить справку от ООО «Региональная Регистрационная Компания» о записях, проведённых по его лицевому счёту данным регистратором в хронологическом порядке.

Сведения о новом регистраторе:

полное фирменное наименование: Закрытое акционерное общество «Компьютершер Регистратор»; место нахождения: 121108, г. Москва, ул. Ивана Франко, д. 8; почтовый адрес: 121108, г. Москва, ул. Ивана Франко, д. 8, Бизнес-центр «Kituzoff Tower»; основной государственный регистрационный номер (ОГРН): 1027739063087; телефон: (495) 926-81-60.

Дата вступления в силу договора на ведение реестра с новым регистратором: 06 июля 2011 г.



При реконструкции использовался комплекс GEISMAR

симально короткое время. Ведь надо было не только вывезти на линии фундаменты, опоры, анкеры и детали контактной сети и другие материалы. На полигоне, где пролегают кабельные линии, необходимо было съездить и согласовать места производства работ с причастными организациями. За 104-часовое «окно» установили 262 фундамента и анкера, 218 опор контактной сети, 44 анкерные оттяжки.

«В результате реконструкции у новой контактной сети не только увеличился срок службы, – пояснил Сергей Кореков, – она теперь рассчитана на повышенные скорости движения поездов. Достигнуто это за счёт применения современных технологий и материалов».

Владимир Павлов,
соб. корр. «Гудка»
Новосибирск

Игнат Выогин

ДЕЛОВАЯ СРЕДА

ПРОБЛЕМА

Остановка у «окна»

На Свердловской дороге появились «брошенные» поезда



Фото: Сергей Зинин

Сезонные профилактические работы на Свердловской железной дороге, связанные с введением «окон» в графиках движения грузовых поездов, а также проишествия на арсеналах в Башкирии и Ижевске привели к нарушениям планов оборота вагонов у работающих на магистрали компаний-операторов.

Заместитель директора по производству казахстанской операторской компании ТОО «Богатырь-Транс» Александр Музданов заявил «Гудку», что вместо отправки предусмотренных по плану поставок угля с Экибастузского разреза девять ежедневных маршрутных поездов с конца мая в направлении расположенных в Свердловской области грузополучателей уходит не более 6–7 составов.

«Только наша компания уже имеет пять «брошенных» поездов – со 2 июня на станции Колчедан. С 1 июня – на станции Зауралье, с 5 июня – на станциях Сунки и Утюк Южно-Уральской магистрали, – подчеркнул он. – Все эти составы должны были доставить уголь на Рефтинскую ГРЭС. С 6 июня – еще один поезд на станции Колчедан. Отставание от плана поставок угля за июнь у компании уже составляет четыре состава. Подобная ситуация сложилась по причине введения необычно продолжительных технологических «окон», что ломает нам устоявшуюся систему оборота вагонов, поскольку нарушается график поставки угля. Генеральный директор ООО «Уральская транспортно-экспедиционная компания»

несколько проишествий на сети БУМЕРАНГом вернулись к операторам на СвЖД

Сергей Малько считает, что сложившаяся ситуация – результат ряда негативных факторов в организации движения, наблюдавшихся в последние полтора месяца. «Во многом она связана с организацией взаимодействия магистрали с соседними дорогами, когда по стыкам не принимаются поезда», – отметил он. – Большое количество поездов стало на пунктах съездов с соседними магистралями. Их не принимает Свердловская дорога. В результате проблемы возникают и у грузополучателей.

«Проишествие на башкирском арсенале в районе поселка Урман на сутки остановило движение по Горьковской дороге, –

«ниток» графика, что позволяет удержать вагонооборот в рамках плановых показателей в период ограничения пропускных возможностей дороги», – подчеркнул он.

Начальник Свердловской железной дороги Алексей Миронов заявил «Гудку», что проблема «брошенных» поездов на станциях магистрали во многом обусловлена субъективными факторами – недавними проишествиями на арсеналах в Башкирии и под Ижевском, а также крушением грузового поезда в конце мая под Вологдой.

«Проишествие на башкирском арсенале в районе поселка Урман на сутки остановило движение по Горьковской дороге, –

Большое количество поездов встало на пунктах съездов с соседними магистралями

Например, на Серовской ГРЭС из-за невозможности обеспечить плановый завоз угля запасов хватит лишь на 6 суток работы».

Начальник управления по работе с предприятиями угольной и металлургической промышленности ОАО «ПГК» Андрей Исаев заявил «Гудку», что в сложившейся на Свердловской дороге ситуации компания для предотвращения задержек своих вагонов увеличивает объём закольцованных маршрутных поездов. Этот подход позволяет обеспечить доставку угольной продукции потребителю и подачу порожнего парка под погрузку в соответствии с согласованными графиками.

«При работе с Экибастузским разрезом мы прорабатываем схему введения твёрдых

пояснил он. – На такой же срок было остановлено движение после подрыва арсенала под Ижевском. Останавливались перевозки на основном ходу Северной дороги после аварии на станции Якшанга, где по вине водителя на переезде произошло столкновение грузового состава с автомобилем. Эти проишествия привели к резкому перераспределению движения грузовых составов на наш полигон. Для того чтобы обеспечить их максимально быстрое прохождение, мы в течение 10 суток вообще не вводили «окна». Сегодня, когда ситуация постепенно нормализуется, можно рассчитывать, что в ближайшее время проблема с задержками поездов будет решена».

Леонид Григорьев

СДЕЛКА

«Дочка» переехала

Владимир Лисин не стал затягивать с продажей транспортной компании самому себе.

Новолипецкий металлургический комбинат (НЛМК) завершил сделку по продаже 100% в уставном капитале ООО «Независимая транспортная компания» (НТК) «дочке» транспортного холдинга Universal Cargo Logistics Holding B.V. (UCLH) – UCL Rail B.V. Напомним, что решение о продаже НТК за \$325 млн принято в начале апреля советом директоров НЛМК, основным акционером которого является Владимир Лисин. UCLH также принадлежит ему.

Оценку справедливости цены актива проводил Deutsche Bank AG. Но российские эксперты посчитали её несколько завышенной, с учётом чистого долга НТК в \$238 млн. Впрочем, для российского рынка металлургии это типично, сказал «Гудку» аналитик по металлургии инвестиционной компании «Велес Капитал» Айрат Халиков.

Официальной причиной продажи НТК были названы оптимизация структуры активов

металлургического комбината и продажа непрофильных активов.

«Действительно, для НЛМК транспортный бизнес является непрофильным, чем и вызвано решение продать НТК. Полученные за неё деньги позволят холдингу направить средства

на развитие металлургических проектов, в том числе на освоение угольных месторождений», – считает аналитик Финансовой группы «БКС» Олег Петровский.

Впрочем, не исключено, что передача НТК транспортному холдингу связана с планами господина Лисина отправить UCL Holding на IPO в течение ближайших двух-трёх лет.

«Консолидация транспортных активов увеличит стоимость UCL. Тем более что актив, стремительно развивающийся в последнее время, стал весьма привлекательным. В основном это произошло за счёт работы с внешними клиентами, не входящими в НЛМК. В итоге UCLH не стал затягивать с проведением сделки, закрыл её в кратчайшие сроки», – уверен ведущий эксперт «Инжиниринговой компании 2К» Сергей Воскресенский. Но так как компании НТК и UCLH связаны через конечного владельца, в дополнительных проверках компании необходимости не было.

Галия Шакирова

ПРОЕКТ

Редакция представляет новые тематические страницы – «Деловая среда». Они станут выходить еженедельно и будут посвящены различным бизнес-процессам на транспортном рынке. Рынок меняется стремительно, и происходящие здесь процессы требуют регулярного осмысления. Поэтому «Гудок» ключевые события недели и прогнозы собирает в одном месте. Данный раздел предназначен прежде всего для такой категории наших читателей, как руководители и менеджеры транспортных предприятий, представители регулирующих органов, потребители транспортных услуг.

Лизинг

Дело на полмиллиарда

BRUNSWICK RAIL ПОТРЕБОВАЛОСЬ РЕФИНАНСИРОВАНИЕ

Лизинговая компания Brunswick Rail (BR) заявила о намерении разместить евробонды на \$500 млн сроком на пять лет.

«Возможно, эту цифру придётся подкорректировать. Пока ещё рано обсуждать наши евробонды – ведь они ещё не размещены. Могу только добавить, что из привлекённых средств \$200 млн будут потрачены на рефинансирование, а оставшиеся 60% займа пойдут на органический рост компании», – заявил финансовый директор Brunswick Rail Никола Паско.

Еврооблигации будут размещены до конца 2011 года. В этом же году BR планирует закупить 4 тыс. вагонов и довести, таким образом, общую численность парка подвижного состава до 20 тыс. Сейчас большую часть (65%) парка компании составляют полуавтоны, примерно четверть парка – хопперы, а оставшиеся 9% парка – универсальные платформы, крытые вагоны и цистерны.

«Несмотря на то что Brunswick Rail работает на территории России, эта компания всё же зарубежная, это первое. А во-вторых, кредит – не самый удачный, не самый надёжный способ привлечения дополнительных финансовых. Исходя из этих двух фактов, размещение евробондигий – наиболее удобная форма кредитования для компании», – уверен ведущий эксперт УК «ФИНАМ Менеджмент» Дмитрий Баранов.

«Brunswick Rail собирается провести стандартную процедуру. Наблюдается рост грузоперевозок, все испытывают надобность в подвижном составе – на общем фоне размещение евробондов BR смотрится вполне логично. Тем более что в течение этого года компания собирается увеличить на 20% собственный вагонный парк», – отметил руководитель аналитического департамента «Ингосстрах-Инвестиции» Евгений Шаго.

Константин Мозговой

ИНФРАСТРУКТУРА

Стоянка для холода

В УРАЛЬСКОМ РЕГИОНЕ НАЧАЛ РАБОТАТЬ ЦЕНТР ДОСТАВКИ СКОРОПОРТА

ЗАО «Урал-Контейнер» внедряет новую услугу по приёму, выгрузке, автомобильной доставке и отправлению рефконтейнеров на специализированном терминале, расположенному в Перми на станции Блочная.

Исполнительный директор ЗАО «Урал-Контейнер» Владимир Демьяненко рассказал «Гудку», что его компания будет работать на терминале на правах аренды. Арендодателем выступает Свердловская железная дорога. Срок действия договора составляет три года с правом последующего продления, пересмотр ставок может осуществляться в соответствии с изменениями тарифов ОАО «РЖД». Площадь терминала равна 6 га, вместимость расположенных на его территории железнодорожных путей составляет в совокупности 200 больших грузовых фитинговых платформ. Самый крупный путевой участок способен разово принимать до 30 платформ.

«Наша компания выбрала данный терминал как опорную точку для доставки и распределения по Уральскому региону скропортящейся продукции, доставляемой с Дальнего Востока, – отметил Владимир Демьяненко. – Он способен принимать все потенциально контрактуемые нами объёмы перевозки рыбы и морепродуктов из данного региона в любое время, в том числе в летнюю и зимнюю погоду. В межсезонье терминал сможет обслуживать грузопотоки скропортящейся пищевой продукции, в частности замороженных фруктов, овощей и консервов, идущих из Китая. Терминал имеет оборудование, позволяющее запитывать электроэнергии рефконтейнеры, что



Фото: Юрий Филиев

Площадки для рефконтейнеров остаются штучным предложением

даёт возможность нашим клиентам оставлять их на долговременное хранение».

Генеральный директор ООО «Агентство Рефперевозки» Виталий Момот отметил, что для рынка железнодорожных перевозок начало эксплуатации приспособленного для приёма рефконтейнеров терминала в Перми является существенным событием.

«До сих пор по всей стране только две операторские компании имели собственные либо арендуемые терминалные мощности, пригодные для приёма, обработки и хранения рефконтейнеров, – это ООО «Альянс «Восток-Запад», в которое входит и наша компания, а также «Дальрефтранс», – подчеркнул он. – Есть также несколько терминалов, способных оказывать полный сервис по обслуживанию рефконтейнеров, принадлежащих терминалным операторам, – два под Санкт-Петербургом и по одному под

Рязанью и в Новосибирске. Поэтому проект ЗАО «Урал-Контейнер» для Уральского региона является во многом прорывным с точки зрения развития качества логистики поставок и распределения скропортящейся продукции».

По его словам, арендодатель «Урал-Контейнер» терминал является крупным для данного рода работы объектом и его инфраструктурного оснащения достаточно, чтобы предоставить практически весь требуемый спектр услуг как грузовладельцам, так и операторам, а также грузополучателям – оптовым и мелкооптовым закупщикам.

Директор по маркетингу и развитию ОАО «Рефсервис» Олег Богомолов заявил «Гудку», что проект ЗАО «Урал-Контейнер» следует рассматривать как инструмент повышения конкурентоспособности компании на первом этапе.

«Пока основной объём перевозок скропортящихся грузов осуществляется в специализированном изотермическом подвижном составе, – подчеркнул он. – «Рефсервис» практически 100% своих доставок осуществляет подобным образом. Однако в обозримом будущем роль специализированных рефконтейнеров будет неуклонно возрастать и объём их доли на рынке скропортящейся продукции будет сдерживаться лишь наличием инфраструктуры по их приёму, обработке и хранению. Приобретение или покупка в долгосрочную аренду подобных объектов позволяет впоследствии рассчитывать и на укрепление на рынке позиций той компании, которая выбрала подобный путь развития».

Леонид Григорьев

ИНВЕСТИЦИИ

Скинутся на порт

ГРУЗООТПРАВИТЕЛИ ГОТОВЫ ВКЛАДЫВАТЬ СРЕДСТВА В НОВЫЙ КОМПЛЕКС

Компания «Уралкалий», ОАО «СУЭК», ОАО «Металлоинвест» и Global Ports инвестируют 100 млрд руб. в строительство многофункционального портового комплекса на берегу Чёрного моря, заявил заместитель министра транспорта Андрей Недосеков.

Новый сухогрузный порт появится в Краснодарском крае на Таманском полуострове. Часть инвестиций возвратится на себя правительство, остальное предоставят частные инвесторы. В компаниях «Гудку» подтвердили свой интерес к крупномасштабному проекту на Чёрном море.

Как сообщил пресс-секретарь «Уралкалия» Владимир Равинский, компания только начала обсуждать проект с Минтрансом и «Росморпортом». Подписано рамочное соглашение и проводятся консультации.

Пресс-секретарь ОАО «Объединённая зерновая компания» Виктор Крупенин рассказал, что предполагаемая мощность перевалки зерна через новый терминал составит 8 млн тонн в год. На проектную мощность планируется выйти к 2017 году при условии



Фото: ИТАР-ТАСС

вии создания необходимой внешней инфраструктуры.

Горно-металлургический холдинг «Металлоинвест» также рассматривает возможность строительства грузового терминала, мощность которого может составить 10–12 млн тонн грузов в год.

Пока только проведён конкурс на проектирование инфраструктуры порта Тамань. Его прогнозируемый грузооборот к 2025 году должен составить 66 млн тонн. Консультант компании LogistICS Олег Левяков считает, что у акционеров могут

возникнуть проблемы с возвратом инвестиций. «Новому порту будет сложно конкурировать с украинскими портами, обладающими развитой инфраструктурой. К тому же место для порта, на мой взгляд, выбрано неудачное – на мелководье, в экологически уязвимом районе», – пояснил эксперт. Он добавил, что решение о строительстве нового порта было обусловлено, скорее, политическими факторами, нежели экономическими.

Анна Мурзина
Денис Викене

| Войдут в рынок

В ближайшее время сферу вагоноремонта ждут кардинальные изменения. Появятся три вагоноремонтные компании, которые будут образованы на базе Центральной дирекции по ремонту вагонов (ЦДРВ). В связи с этим у участников рынка накопилось множество вопросов к руководству пока еще существующей дирекции. На «круглом столе» в редакции «Гудка» они смогли получить на них исчерпывающие ответы. Те же, кто успел обзавестись собственными депо, поделились первыми итогами их работы.

Список участников

Ретюнин Александр Сергеевич, главный редактор газеты «Гудок» (ведущий)

Батурина Надежда Васильевна, первый заместитель генерального директора ООО «Трансвагонмаш»;

Боднар Виктор Евгеньевич, генеральный директор ЗАО «Уральская вагоноремонтная компания»;

Бачкаров Николай Николаевич, генеральный директор ОАО «Вологодский ВРЗ»;

Вередин Владимир Васильевич, начальник отдела ремонта вагонов ЗАО «Красоперегруз»;

Гузик Александр Фёдорович, заместитель начальника оперативно-коммерческого отдела, начальник группы вагонного хозяйства ЗАО «ЭКСТЭС-ТРАНСПОРТ»;

Дорошенков Роман Николаевич, заместитель начальника Управления ООО «Независимая Транспортная Компания»;

Ждань Анатолий Маркович, генеральный директор ООО «МК-ЭЛЕКТРО»;

Жемерикин Валерий Николаевич, начальник Управления по эксплуатации подвижного состава ООО «Независимая Транспортная Компания»;

Королёв Дмитрий Олегович, исполнительный директор НП «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава»;

Кравчук Игорь Николаевич, заместитель генерального директора по эксплуатации ЗАО «Нефтегранс-Сервис»;

Некорин Игорь Анатольевич, заместитель директора московского представительства ООО «БалтТранс-Сервис»;

Половинский Сергей Михайлович, главный инженер ОАО «В-СИБПРОМТРАНС»;

Порядин Сергей Иванович, заместитель генерального директора по техническому развитию – главный инженер ОАО «Вторая грузовая компания»;

Прох Константин Геннадьевич, генеральный директор ЗАО «УПК»;

Романов Сергей Александрович, начальник отдела плавнового ремонта ЗАО «НефтегрансСервис»;

Самусенко Олег Евгеньевич, руководитель отдела технической эксплуатации ЗАО «Русская Тройка»;

Сапетов Михаил Владимирович, первый заместитель начальника Центральной дирекции по ремонту грузовых вагонов ОАО «РЖД»;

Терешко Илья Викторович, руководитель отдела комплексных исследований департамента исследований железнодорожного транспорта Института проблем естественных монополий;

Толмачёв Вадим Николаевич, заместитель генерального директора по техническим вопросам и инфраструктуре ООО «Независимая Транспортная Компания»;

Тягунов Игорь Евгеньевич, технический директор ООО «Фирма «Трансгарант»;

Чефанов Сергей Викторович, начальник отдела подвижного состава Управления перевозок ООО «ММК-Транс»;

Яшков Владимир Юрьевич, менеджер ООО «СЖД».

Особое мнение

Сергей Порядин, заместитель генерального директора по техническому развитию – главный инженер ОАО «Вторая грузовая компания»:

– Я достаточно хорошо знаю систему ЦДРВ и частные вагоноремонтные предприятия. На данный момент и на ближайшую перспективу наша компания будет, безусловно, отдавать приоритет системе холдинга. Там обеспечивается высокое качество ремонта ходовых частей, тормозного оборудования, тележечного оборудования, работает контрольная система, которая несёт ответственность.

Почему мы смотрим с опаской на частные вагонные предприятия? Если они допустят брак, нам предстоит с ними судиться. С ЦДРВ же расписан порядок действий, действует система, она отлажена и работает.

На сегодняшний день есть оценка качества ремонта подвижного состава в эксплуатации. И она показывает, что качество ремонта на сегодняшний день в ЦДРВ выше, чем на частных предприятиях.

Я достаточно хорошо знаю систему ЦДРВ и частные вагоноремонтные предприятия. На данный момент и на ближайшую перспективу наша компания будет, безусловно, отдавать приоритет системе холдинга. Там обеспечивается высокое качество ремонта ходовых частей, тормозного оборудования, тележечного оборудования, работает контрольная система, которая несёт ответственность.

Михаил Сапетов обратил внимание на то, что вагоноремонтные предприятия находятся в сфере интересов крупных операторских компаний. Так, из 17 проанных на рынке депо ОАО «РЖД» 16 были куплены именно такими структурами. При этом, как стало ясно из выступлений новых хозяев вагоноремонтных мощностей, депо приобретались главным образом для собственных нужд.

«Немаловажно иметь свою ремонтную базу, которая бы позволила в трудной ситуации ею воспользоваться», – полагает Михаил Сапетов.

Дискуссия

Ремонт –
дело частное

Для операторов покупка депо

не только инвестиция в развитие, но и бизнес



Фото: Сергей Жолудев

Участники «круглого стола» обменивались опытом и получали ответы на свои вопросы

Конкурентный рынок услуг по ремонту вагонов будет окончательно сформирован к 2013 году. Тогда выделенные из состава ЦДРВ Вторая и Третья вагоноремонтные компании должны быть выставлены на IPO.

Но уже сейчас идёт активное становление рынка вагоноремонта. Как рассказал в ходе «круглого стола» «Развитие частного рынка ремонта подвижного состава» в редакции «Гудка» первый заместитель начальника ЦДРВ Михаил Сапетов, на долю частных вагоноремонтных предприятий уже приходится 29% объёмов ремонта вагонов, тогда как подразделение ЦДРВ ещё сохраняют за собой 68% заказов. С 1 июля 2011 года дирекция должна прекратить свою хозяйственную деятельность. На её основе будут сформированы три вагоноремонтные компании: ВРК-1, ВРК-2 и ВРК-3. Ожидается, что на долю ВРК-1 придётся 38% нынешнего объёма работ дирекции, на ВРК-2 – 34%, а на ВРК-3 – 28%.

Как сообщил Михаил Сапетов, Вторую и Третью вагоноремонтные компании планируется со временем реализовать на рынке, тогда как Первая останется в структуре РЖД для обеспечения устойчивого функционирования вагонного хозяйства холдинга. Пока же все три компании будут формироваться по экстерриториальному принципу, то есть каждая будет представлена во всех регионах России.

В их развитие РЖД планируют инвестировать около 1 млрд руб., сообщил первый заместитель начальника ЦДРВ. По его словам, значительная часть инвестиций будет сосредоточена на развитии ремонтной базы Дальнего Востока с учётом сложившегося направления вагонопотоков. Михаил Сапетов отметил, что в течение 3–5 лет проблема дефицита ремонтных мощностей в регионе будет решена. Он добавил, что если в соответствии с запланированными инвестициями произойдёт увеличение грузопотока на БАМе, то потребуется развитие ремонтных мощностей на этом направлении.

Михаил Сапетов обратил внимание на то, что вагоноремонтные предприятия находятся в сфере интересов крупных операторских компаний. Так, из 17 проанных на рынке депо ОАО «РЖД» 16 были куплены именно такими структурами. При этом, как стало ясно из выступлений новых хозяев вагоноремонтных мощностей, депо приобретались главным образом для собственных нужд.

«Немаловажно иметь свою ремонтную базу, которая бы позволила в трудной ситуации ею воспользоваться», – полагает Михаил Сапетов.

Заместитель генерального директора по техническим вопросам и инфраструктуре ОАО «Независимая Транспортная Компания» Вадим Толмачёв рассказал, как компании удалось превратить убыточное депо Грязи в преуспевающее предприятие. «Когда мы взяли депо, оно было с убытками 1 млн руб. в месяц, – рассказал он. – Сегодня это прибыль до 3 млн руб. в месяц. Производительность депо возросла в два раза». По словам Вадима Толмачёва, в депо идёт большой поток сторонних клиентов, на которых уже

заявив, что все обязательства по дебиторской и кредиторской задолженности ЦДРВ сохраняются до 1 июля 2012 года.

Он также пояснил, что в настоящее время решается вопрос о правопреемственности вагоноремонтных депо по своим обязательствам за качество ремонта.

«Этот механизм будет гарантированно реализован, никаких рисков для владельцев подвижного состава по выполнению обязательств ЦДРВ не просматривается», – подчеркнул первый замначальника дирекции.

Он добавил, что до 1 июля 2011 года будет создан и согласован с операторами механизм ведения рекламационно-претензионной работы.

Что касается нормативной документации по ремонту вагонов, то, по мнению Михаила Сапетова, владельцы подвижного состава должны заказывать её заводам-изготовителям. «Каркас работы с нормативной документацией должен

строиться по следующему алгоритму: проектно-конструкторское бюро депар-

Решается вопрос о правопреемственности вагонных депо по обязательствам за качество ремонта

приходится порядка четверти объёма выполненных работ. Причина, в частности, в наличии остродефицитного литья.

Заместитель генерального директора по техническим вопросам и инфраструктуре ОАО «Независимая Транспортная Компания» Вадим Толмачёв рассказал, как компания удалось превратить убыточное депо Грязи в преуспевающее предприятие. «Когда мы взяли депо, оно было с убытками 1 млн руб. в месяц, – рассказал он. – Сегодня это прибыль до 3 млн руб. в месяц. Производительность депо возросла в два раза». По словам Вадима Толмачёва, в депо идёт большой поток сторонних клиентов, на которых уже

заявив, что все обязательства по дебиторской и кредиторской задолженности ЦДРВ сохраняются до 1 июля 2012 года.

Он также пояснил, что в настоящее время решается вопрос о правопреемственности вагоноремонтных депо по своим обязательствам за качество ремонта.

«Этот механизм будет гарантированно реализован, никаких рисков для владельцев подвижного состава по выполнению обязательств ЦДРВ не просматривается», – подчеркнул первый замначальника дирекции.

Что касается нормативной документации по ремонту вагонов, то, по мнению Михаила Сапетова, владельцы подвижного состава должны заказывать её заводам-изготовителям. «Каркас работы с нормативной документацией должен

строиться по следующему алгоритму: проектно-конструкторское бюро депар-

Прямая речь

Михаил Сапетов, первый заместитель начальника Центральной дирекции по ремонту грузовых вагонов:

– Я не вижу рисков в том, что Центральная дирекция будет разделена на три дочерних общества, с последующей продажей Второй и Третьей компаний. Общее правило по капитальному ремонту, по деповскому ремонту, общие правила выпуска деповского вагона на инфраструктуру являются определёнными регулирующими моментами в части оперативного обеспечения безопасности движения. К тому же в последнее время активно начали восстанавливать свои права и Ространснадзор, и Федеральное агентство по железнодорожному транспорту. То есть, на мой взгляд, усиление функций надзора и возможное возвращение к системе обязательной сертификации вагоноремонтных предприятий должно послужить – вслед за реформой вагоноремонтного комплекса – следующим гарантированным шагом, который должен будет обеспечить выполнение единых требований к ремонтному бизнесу.

Игорь Тягунов, технический директор ООО «Фирма «Трансгарант»:

– Если говорить о ценообразовании в сфере ремонта подвижного состава, то стоимость сегодня примерно одинакова и у ЦДРВ, и у частных предприятий. «Трансгарант», например, пользуется услугами и тех, и других. Но мы отмечаем значительный рост цен на этом рынке. Так с 2007 года средняя стоимость деповского ремонта выросла с 46600 руб. до 66472 руб. (с учётом НДС), то есть на 42,2%. И если в 2007 году вагоноремонтные предприятия хотя бы частично обеспечивали нас основными запасными частями, то сегодня стоимость ремонта сформирована без учёта основных запасных частей, поскольку мы вынуждены поставлять в ремонтные депо запасные части самостоятельно и за свой счёт. На цену влияет множество факторов. Даже географический. Так, у «Трансгаранта» в последние годы произошло изменение географии перевозок – они переместились в Сибирь и на Дальний Восток, соответственно, ремонт также перемещается в эти регионы. А там другие ценовые характеристики, другие коэффициенты применения. Кроме того, сейчас образовался дефицит мощностей в отдельных регионах. Он усугубляется тем, что в прошлом году было реализовано 50 тыс. вагонов инвентарного парка, требующих ремонта, а также с часто встречающимися браком вагоностроительных заводов (некачественным литьём боковых рам и надпрессорных балок). У нас стало больше простое в ремонте. Этой ситуации можно было бы избежать, направляя подвижной состав для ремонта в другие регионы, депо в которых готовы дополнительную загрузить свои мощности. Но здесь нам препятствует сегодняшняя тарифная система, при которой собственнику вагонов экономически неэффективно отправлять подвижной состав туда, где его можно отремонтировать быстрее. Иногда нам выгоднее отстоять в очереди и отремонтировать там, где депо расположено ближе к станции погрузки.

Дмитрий Королёв, исполнительный директор НП «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава»:

– Всё большее количество отцепов, неисправностей относится к тем, за которые несёт ответственность либо ремонтное предприятие, либо оператор. И мы с этим вопросом сейчас очень активно работаем.

В настоящее время МИИТ готовит новые предложения по изменению классификации. Первый этап этой работы завершается, и МИИТ переходит ко второму. РЖД нас поддерживает в этом плане. Мы предложим научно обоснованный подход к изменениям в классификаторе, и надеюсь, что тенденция, когда всё больше отцепов будет относиться на ответственность операторов и вагоноремонтных депо, сменится на обратную, когда нести ответственность станет эксплуатационная организация.

Второй важный момент связан со стоимостью запчастей. Необходимо ввести систему взаиморасчётов за ТОР по единым согласованным ставкам (по прейскуранту цен на конкретные работы, выполняемые вагонными депо, или усреднённой цене) вне зависимости от наименности подвижного состава. Необходимо отменить практику купли-продажи ремонтно-пригодных деталей при их технологической замене. Должно соблюдаться условие идентичности снятой и установленной детали.

Денис Виксне

Соседи

Первые итоги

Белорусская железная дорога отмечает положительное влияние Таможенного союза Белоруссии, России и Казахстана на рост грузоперевозок в рамках зоны его действия.

В январе – апреле текущего года по магистрали на экспорт в Россию и Казахстан было перевезено около 1,2 млн тонн грузов, что превысило уровень аналогичного периода 2010 года на 9,1%.

В целом по БЖД за первые четыре месяца 2011 года рост грузоперевозок вырос на 16,1% по сравнению с тем же периодом прошлого года (до 49 млн тонн). Транзитные грузы превысили 17,4 млн тонн (+10,2% к 2010 году).

Объем экспортных грузов по железной дороге товаров более чем в 2 раза превысил объем импорта. Экспорт грузов по БЖД достиг 11,8 млн тонн, что на 30,8% больше уровня января – апреля 2010 года.

В январе – апреле вывоз грузов по Белорусской магистрали через порты Латвии увеличился на 24,9% к уровню того же периода 2010 года, через порты Литвы – на 19,1%, на Украину и её порты – на 35,6%, Эстонию и её порты – в 3,5 раза, в Польшу и далее в страны Западной Европы – на 10,9%.

Нефти больше

За первые четыре месяца ЗАО «АЖД» перевезла 3,5 млн тонн нефтепродуктов, в том числе транзитной нефти. Нефтепродукты, перевозимые из Казахстана, Туркмении и непосредственно Азербайджана, по железной дороге поступают в Куйтепский нефтяной терминал SOCAR (Госнефтекомпания Азербайджана) и терминалы черноморских грузинских портов Поти и Батуми.

Общий объем транспортировки грузов в январе – апреле составил 7 млн тонн против 6,7 млн тонн в аналогичном периоде прошлого года.

Зерна меньше

«Укрзализныця» с января по май текущего года погрузила 4,72 млн тонн зерновых грузов. Из них – 3 млн тонн на экспорт. В аналогичном периоде прошлого года этот показатель составил – 5,5 млн тонн, из которых 4,453 млн было экспортировано. В частности, Донецкая железная дорога погрузила 173,7 тыс. тонн, Львовская – 200 тыс. тонн, Одесская – 1480 тыс. тонн, Южная – 1043 тыс. тонн, Юго-Западная – 1436 тыс. тонн, Приднепровская – 389 тыс. тонн. В среднем зерновыми дорогами Украины зерновыми грузами нагружалось 496 вагонов ежесуточно.

Основную часть внутренних перевозок составили – уголь (30,5 млн тонн, +4,8%), железная и марганцевая руды (13,4 млн тонн, +4%) и стройматериалы (9,2 млн тонн, +28,7%). В экспортном грузопотоке преобладали железная и марганцевая руды (11,1 млн тонн, +10,9%), стройматериалы (7,4 млн тонн, +49,4%), каменный уголь (2,3 млн тонн, +33,7%), нефть и нефтепродукты (1,3 млн тонн, +13,5%). Преобладающим транзитным грузом также стала нефть и нефтепродукты (7,2 млн тонн, +16,7%).

Конъюнктура

Соя возвращается

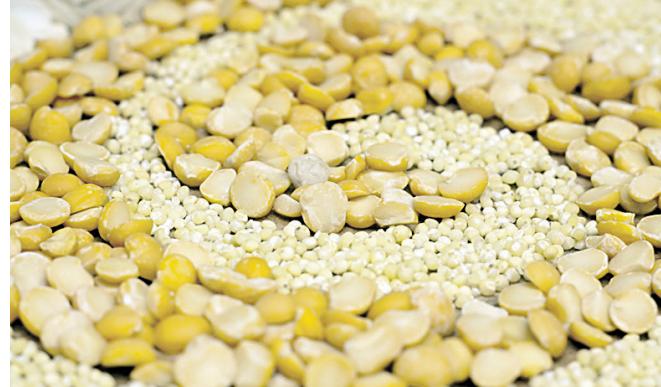
ПЕРВАЯ ГРУЗОВАЯ КОМПАНИЯ НАШЛА ВАГОНЫ ДЛЯ ПРОДУКЦИИ
ООО «АМУРАГРОЦЕНТР»

Иркутский филиал ПГК в мае возобновил перевозки сои одного из крупнейших агропромышленных предприятий Приамурья – ООО «Амурагроцентр». ПГК в этом сезоне намерена расширить перевозки продуктов переработки бобовых и зерновых культур.

Поставки сои осуществляются в адрес двух предприятий Свердловской области и одного завода в Подмосковье.

Как рассказал «Гудку» начальник сектора корпоративных коммуникаций Иркутского филиала ОАО «ПГК» Артём Скрябиков, возобновление сотрудничества с «Амурагроцентром» стало возможным благодаря тому, что освободилось достаточное количество специализированных вагонов для перевозки агропродукции, до этого действовавших в других российских областях. Срок действия нового соглашения представитель компании назвать затруднился, отметив, что ПГК, как правило, идёт навстречу производителям и старается своевременно предложить вагоны под погрузку.

Уровень тарифа ПГК на внутренние перевозки муки и сахара в крытых вагонах в среднем на 14 и 23% ниже совокупных транспортных затрат при аналогичных перевозках в вагонах инвентарного парка.



ГОСРЕГУЛИРОВАНИЕ

ФСТ добралась до руды

УНИФИКАЦИЯ ПОДЪЕЗДАЕТ К КОНЦУ ПРЕЙСКУРANTA



ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ПО ТАРИФАМ УНИФИЦИРОВАЛА СТАВКИ НА ПЕРЕВОЗКУ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ УЖЕ ОКОЛО 90% ГРУЗОВ. В КОНЦЕ МАЯ ОЧЕРЁД ДОШЛА ДО ЕЩЁ ПОЧТИ СЕМЯ ДЕСЯТКОВ НАИМЕНОВАНИЙ, СРЕДИ КОТОРЫХ ХИМИЧЕСКИЕ И РЕФРИЖЕРАТОРНЫЕ ГРУЗЫ.

«Соответствующий документ в настоящее время проходит регистрацию в Министерстве. В силу он вступит через 10 дней после опубликования в «Российской газете», – сообщил «Гудку» начальник пресс-центра ФСТ России Олег Гудков.

Напомним, что работа по унификации железнодорожных тарифов на перевозки грузов независимо от видов сообщения (за исключением транзита) проводится с 2005 года и должна быть завершена к 1 января 2013 года.

«Данные меры направлены на исключение дискриминации в сфере грузоотправителей и грузополучателей и должны способствовать увеличению объемов грузоперевозок и прозрачности ценообразования», – отмечает ведущий эксперт управляющей компании «ФИНАМ Менеджмент» Дмитрий Баранов.

По словам первого заместителя начальника департамента по маркетингу грузовых перевозок и тарифной политике ОАО «РЖД» Галины Зимовской, «принятые решения по изменению Прейскуранта № 10-01 не приведут к существенному перераспределению

УВЕЛИЧЕНИЯ ТАРИФНОЙ НАГРУЗКИ ПОСЛЕ РЕШЕНИЙ ФСТ НЕ БУДЕТ

тарифной нагрузки и не требуют дополнительных мер тарифного регулирования. Для этого ФСТ предлагает установить ряд понижающих коэффициентов. В частности, при перевозке минеральных удобрений на расстояние свыше 3,5 тыс. км вводится коэффициент 0,357 (скидка 64,3% к базовому тарифу). Он же действует и для порожних вагонов.

При транспортировке продукции полиграфической промышленности ФСТ

приняла решение об установлении скидки в размере 9% к базовому тарифу независимо от направления и скидки в размере 17% при перевозках на расстояние выше 1,2 тыс. км.

Также служба собирается унифицировать тарифы на перевозку железнодорожного сырья независимо от направления перевозки. Кроме того, вводится надбавка 15% на перевозки на расстояние свыше 180 км и скидка 32% на перевозки, превышающие 600 км, а при возврате порожних вагонов – надбавка 15% и скидка 47% соответственно.

Галия Шакирова

Что меняем

Решение ФСТ затрагивает тарифы на перевозку семян, свеклы сахарной, пречной продукции сельского хозяйства, сырья цветных металлов, сырья серного, домов сборно-разборных бесфундаментных, материалов, изделий строительных промышленного производства, кроме стекловых и керамических, продукции радиопромышленности, ламп накаливания и фонарей электрических, посуды аллюминиевой, кранов грузоподъемных, электростанций, энергопоездов и прочего оборудования на железнодорожном ходу, медикаментов, химико-фармацевтической продукции, угля древесного, хлеба и изделий хлебобулочных, изделий табачно-махорочных, продукции молочной и маслосыродельной промышленности, яиц, продукции мясной промышленности, рыбы и рыбопродуктов, барды, воды ильда, продукции переработки растительных волокон, шерсти и волоса, ковров и изделий ковровых, продукции кожевенной, меховой и обувной промышленности (включая обувь резиновую), продукции полиграфической промышленности, пречной продукции легкой промышленности, хлорсиланов, пестицидов, химикатов для производства и обработки кинотоматериалов и светочувствительных материалов, отходов химического производства.

Рост

ПГК обеспечила сладкую жизнь



В РФ поедет импортный сахар

ОАО «ПЕРВАЯ ГРУЗОВАЯ КОМПАНИЯ» В МАЕ ТЕКУЩЕГО ГОДА НА 42% (ДО 110 ТОНН) ПО СРАВНЕНИЮ С ПРЕДЫДУЩИМ МЕСЯЦЕМ УВЕЛИЧИЛО ПЕРЕВОЗКИ САХАРА С КРУПНЕЙШИХ ПЕРЕРАБАТЫВАЮЩИХ ПРЕДПРИЯТИЙ СРЕДНЕЙ ПОЛОСЫ РОССИИ – ХОЛДИНГА ООО «РУСАГРО-САХАР», ЗАО «УВАРОВСКИЙ САХАРНЫЙ ЗАВОД», ОАО «ЛЕВЕДЯНСКИЙ САХАРНЫЙ ЗАВОД».

В ПГК отмечают, что уровень тарифа для российских предприятий – потребителей сахара в среднем на 21% ниже совокупных транспортных затрат при аналогичных перевозках в крытых вагонах инвентарного парка.

Увеличение объемов поставок в компании объясняют началом поставок тростникового сахара-сырца, закупленного преимущественно в Бразилии, Гватемале, Таиланде, Сальвадоре. Эта мера была вынужденной – из-за сильной засухи 2010 года урожай отечественной сахарной свеклы оказался ниже прогнозируемого.

Ожидается, что работать с импортным сырьем производители будут вплоть до середины августа, когда подойдет новый урожай.

«Действительно, в 2010 году производство сахара в России из-за засухи составило около 2,8 млн тонн против ожидавшихся 4 млн тонн. При ежегодном потреблении 5,4–5,5 млн тонн потребности в импортном сахаре на 2011 год составляют 2,7 млн тонн. Как следствие – Россия резко увеличила импорт сахара», – рассказывает эксперт департамента оценки «2К Аудит – Деловые консультации /Morison International» Пётр Клюев.

Галия Шакирова

ЭКСПОРТ

Медь не потерялась

ЦВЕТНЫЕ МЕТАЛЛЫ ВЕРНУТСЯ НА РЕЛЬСЫ

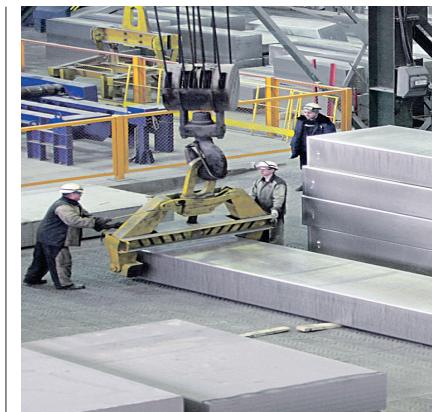
СТИХИЙНЫЕ БЕДСТВИЯ В ЯПОНИИ НА ФОНЕ НЕСТАБИЛЬНОЙ МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ ОКАЗАЛИ НЕГАТИВНОЕ ВЛИЯНИЕ НА ОСНОВНЫЕ РЫНКИ ЦВЕТНЫХ МЕТАЛЛОВ. ОДНАКО РОССИЙСКИЕ КОМПАНИИ И ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА, ПОХОЖЕ, НЕ ЗАМЕТИЛИ НЕГАТИВНОЙ ТЕНДЕНЦИИ, КАК НЕ ЗАМЕТИЛИ ПОТЕРИ ЭКСПОРТИРУЕМОЙ МЕДИ.

По данным Федеральной таможенной службы (ФТС), за первые три месяца 2011 года российский экспорт никеля вырос на 4,1% и составил 53,1 тыс. тонн. Поставки необработанного алюминия также увеличились, но незначительно – на 0,5%, до 831,6 тыс. тонн. Общая мировая тенденция к снижению экспортных коснулась только российского экспорта рафинированной меди – зафиксировано падение на 64,9% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года (до 41,9 тыс. тонн). В стоимостном выражении экспорт красного металла снизился на 51,4% (до \$396,3 млн).

Кроме того, в марте цены на медь упали по сравнению с уровнем февраля на 3,4%, на никель – на 5,1%.

«Общая коррекция на сырьевых рынках серьезно снизила цены на медь и никель. Причиной этого не только трагедия в Японии и опасения относительно её длительного восстановления. Общее состояние мировой экономики трудно назвать стабильным, учитывая ситуацию с долгами США и ряда стран еврозоны. Это приводит к повышению толерантности инвесторов к рискам и заставляет капитала (в том числе спекулятивный) выходить из рынка металлов в пользу менее рискованных активов», – говорит эксперт независимого аналитического агентства «Инвесткафе» Максим Лобада.

В отличие от меди и никеля спрос на алюминий сократился меньше всего. Эксперты объясняют это «китайским факто-



СТАБИЛЬНЕЕ ВСЕХ ОКАЗАЛИСЬ ЭКСПОРТЕРЫ АЛЮМИНИЯ

ром»: Поднебесной производство металла сильно сократилось из-за высокой энергозатратности.

На этом фоне, по мнению господина Лобады, лучше всего себя чувствует основной российский экспортер алюминия – «РУСАЛ». В пресс-службе компании «Гудку» подтвердили, что действительно не заметили кризиса в поставках. В апреле по железной дороге, которая является основным путем экспорта (на автомобильный транспорт приходится лишь 1%), компания отгрузила 264 тыс. тонн, что является среднестатистическим ежемесячным показателем. Это на 15,8% меньше, чем в марте, но на 9,8% больше, чем в феврале.

«Однако ограничение отгрузки в феврале связано с нестабильной работой порта Санкт-Петербург, а не с катастрофой в Японии, и в марте было восполнено», – уточнили в пресс-службе «РУСАЛА».

Первый заместитель генерального директора Центра фирменного транспортного обслуживания Сергей Колесников

рассказал «Гудку», что тенденция к снижению объемов железнодорожных перевозок в апреле наблюдается только в отношении никеля. При этом сокращение целиком приходится на Октябрьскую железную дорогу, которая является основной дорогой для экспорта этого металла. Однако объяснение простое и единственное: предприятие-грузоотправитель – Кольская горно-металлургическая компания оптимизирует логистику и частично переходит на автомобильный транспорт. Но полностью от железнодорожных перевозок компания отказываться не собирается, подчеркнули в ЦФТО.

А вот существенных изменений в объемах погрузки меди в 2011 году в ЦФТО не наблюдают. Существующие колебания там связывают с сезонным фактором.

Причина такой разницы в оценках ФТС и ЦФТО неизвестна. Эксперты разводят руками и ссылаются на разные методики подсчета.

В общей перспективе аналитики прогнозируют благоприятную ситуацию для российского экспорта. «Котировки на медь и никель остаются на высоком уровне, а дальнейшее снижение представляется маловероятным», – говорит аналитик управляемой компанией Финансовой группы «БКС» Дмитрий Суров. – В данный момент важным фактором поддержки для сырьевых товаров (в том числе для рынка цветных металлов) является инвестиционный спрос, который остаётся высоким на фоне мягкой денежной политики большинства ЦБ стран – крупнейших экономик. Кроме того, давление китайских производителей никеля ограничено высокой себестоимостью их производства (выше \$20 тыс. за тонну). Для сравнения: у «Норникеля» около \$9 тыс. за тонну».

Галия Шакирова

ПЕРЕВОЗКИ СОИ ПРИЗНАЛИ КОНКУРЕНТОСПОСОБНЫМИ

слишком большой зарегулированностью и так до сих пор и не смог перейти на свободное рыночное ценообразование. Власти сейчас пытаются внести корректировки в сложившуюся ситуацию

НАША КОНСУЛЬТАЦИЯ

Пособие отменяет льготы

– Пишет вам пенсионерка. Я проработала на железнодорожном транспорте 29 лет 11 месяцев. В январе 2010 года, когда до пенсии оставался год и один месяц, меня сократили. До назначения пенсионного возраста я состояла на учёте в Центре занятости населения, откуда меня и отправили на пенсию в феврале 2011 года. Обратилась по месту прежней работы на счёт бесплатного проезда по железной дороге, но мне отказали, мотивируя тем, что я уходила на пенсию не с железнодорожного транспорта. Но ведь я не по своей воле ушла с работы, а попала под сокращение. Подскажите, пожалуйста, имею ли я право на какие-либо льготы, ведь я проработала в системе железнодорожного транспорта около 30 лет?

З.Р.Сайфуллина
ст. Иметь



– Уважаемая З.Р.Сайфуллина!

В Коллективном договоре ОАО «РЖД» на 2011–2013 годы сказано, что обязательным условием для предоставления социальных гарантит неработающим пенсионерам, кроме длительного стажа работы, является увольнение в связи с выходом на пенсию непосредственно из ОАО «РЖД» или – до 1 октября 2003 года – из организаций федерального железнодорожного транспорта, имущество которых внесено в уставный капитал ОАО «РЖД». Поскольку при увольнении по сокращению численности работнику выплачивается выходное пособие, то социальные гарантиты (ежемесячная материальная помощь, бесплатный проезд на железнодорожном транспорте, получение медицинских услуг в медучреждениях ОАО «РЖД» и др.), предусмотренные коллективным договором РЖД для неработающих пенсионеров, на лиц, уволенных по сокращению, не распространяются.

Вячеслав Батаев,
первый заместитель начальника
департамента социального развития
ОАО «РЖД»

Ветеран Анатолий Ефременков похлопывает по нагрудному карману своего старенького кителя: «Друг всегда со мной, без него – никуда!» Это он о фотоаппарате. Фотосъёмкой увлёкся в далёком 1942 году. А спустя семь лет провёл свой первый паровоз по Забайкальской железной дороге.

Судьба сурово обошлась с ним в детстве. Когда Толе было семь, умерла мать, а спустя шесть лет и отец, рабочий-путеец. Тогда дядя увёз его к себе в Амурскую область. Там мальчик проучился недолго. В 1940 году он переехал в Читинскую область: поступил в железнодорожное училище в Шилке.

– Два года осваивал специальность слесаря по ремонту паровозов, но началась война. Меня направили работать в депо станции Могзон, – вспоминает ветеран.

Менее чем через год его наградили знаком «Ударник сталинского призыва», потом медалью «За доблестный труд в годы Великой Отечественной войны». Через 27 лет – орденом Трудового Красного Знамени.

Анатолий Евдокимович бережно перелистывает старую пожелтевшую тетрадь. Глаза блестят от нахлынувших воспоминаний конца 1940-х: 400 страниц исписал аккуратным почерком на годичных курсах машинистов. Чертежи отдельных узлов паровоза прорисованы точно, словно в учебнике.

– И сегодня студентов можно учить, – улыбается ветеран.

Сам-то он, увидев паровоз впервые, только удивился: «Какие большие колёса!» Потом уже изучил машину до последнего винтика – работал слесарем, кочегаром, помощником машиниста и машинистом.

Анатолий Ефременков освоил три вида тяги. В 1961 году окончил курсы машинистов тепловоза, через десять лет – электровоза. Он же первый провёл пассажирский поезд на электротяге от Петровского Завода до Читы в феврале 1974 года.

– Чем сложнее управлять? На паровозе застуживаться не получится – надо следить за уровнем воды, давлением пара, подачей угля. Если помощник машиниста – уголь в топку постоянно кидай. На тепловозе – дизель, масла, электрическая часть для движения. На электровозе одни катушки да «рельошки». Больше сидишь на месте. Зато скорость и мощь, – замечает Анатолий Ефременков.

Анатолий Ефременков – хранитель музейной комнаты в родном депо

Как опытному машинисту ему доверили вести поезда с первыми лицами государства. В 1970-е – с генсеком ЦК КПСС Леонидом Брежневым, в 1980-е – с первым правителем Северной Кореи Ким Ир Сеном.

– Леонид Ильич в своё время под Читой служил в Песчанке. Мы от Могзона до Читы состав вели, – говорит Ефременков. – Конечно, не каждой бригаде поручатвести такой поезд. Отбирали людей специально и очень тщательно. Мы числились в одном из отделов КГБ.

В 1984 году Анатолий Ефременков провёл электровоз от Карымской до Читы. В поезде ехал Ким Ир Сен.

– На каждом километре солдат стоял. Охранялось всё железно, – говорит железнодорожник.

По словам Анатолия Евдокимовича, ответственности за жизнь высоких персон было не больше, чем за обычных граждан.

– Не важно, кого везёшь – генсека, президента или рабочего. Главное – обеспечить безопасность движения, – резюмирует он.

Но есть и ещё одна, четвёртая тяга у Анатолия Ефременкова. С юношеских лет он не расстается с фотоаппаратом. Не брал только в руки, потому что не положено. Названия первого аппарата, которым обзавёлся в 1942 году, когда приехал работать слесарем в паровозное депо Могзон, ветеран не помнит. Помнит, что формой тот напоминал «маленький танк». А потом было много других.

– До сих пор храню комплекты «Фотокор», фотоаппарат на пластинках, формой «гармошка», зеркальные, большие и маленькие. Всё покупал сам, в том числе и фотомате-

риалы. К цифровым камерам душа не лежит, привык к пленке, – делится ветеран.

И сейчас, в 85 лет, он продолжает снимать. Правда, пленку сам уже не проявляет.

– Раньше растворы покупал, фотобумагу. Бывало, ночами не спал, проявлял то в теплице, то ещё в каком помещении. А сейчас реактивы днём с отчём не ссыпать. Да и зернистое уже не то, – объясняет он.

Снимает он всё, без предпочтений: детей, коллег, производство, субботники и праздники.

Всё это ветеран делает для себя, потому что, по его словам, «нравится запечатлеть мгновение». Выставок не устраивает.

Раньше ни одно мероприятие в родном депо без фотографа Ефременкова не обходилось. Среди снимков есть исторически ценные. Например, строительство первого электрифицированного участка от станции Петровский Завод. В музейной комнате при депо Могзон, которой Анатолий Евдокимович заведует на общественных началах, три огромные коробки с его фотографиями.

– Я выделяю лучшие или худшие. Каждый снимок это какое-то воспоминание, – говорит Ефременков.

Почётный железнодорожник очень дорожит музейной комнатой. Приходит сюда каждый день, бережно смахивает пыль с экспонатов и стендов. Тут хранятся старинные документы железнодорожников, работников депо Могзон, дневники и фотографии, вымпели и сувениры.

– Тут же архив богатейший, уникальный.

Это всё судьбы людей, история железной дороги, ничего нельзя потерять, – говорит Ефременков, осторожно поправляя на стене табличку с цитатой «Не забывай прошлого, оно учитель будущего».

Начальника Забайкальской железной дороги Сергея Иванова, который побывал здесь во время весеннего комиссионного осмотра, комната Ефременкова впечатлила. Причём настолько, что он распорядился восстановить в Могзоне музей депо, обновить один из старых цехов, добавить пути, перенести туда старые паровозы и освежить их вид. Кто будет смотрителем музея, догадаться нетрудно.

Сергей Донцов,
соб. корр. «Гудка»
Чита

Четыре тяги

ОН ЗНАЕТ ТОЛК В ПАРОВОЗАХ, ТЕПЛОВОЗАХ, ЭЛЕКТРОВОЗАХ И ФОТОАППАРАТАХ

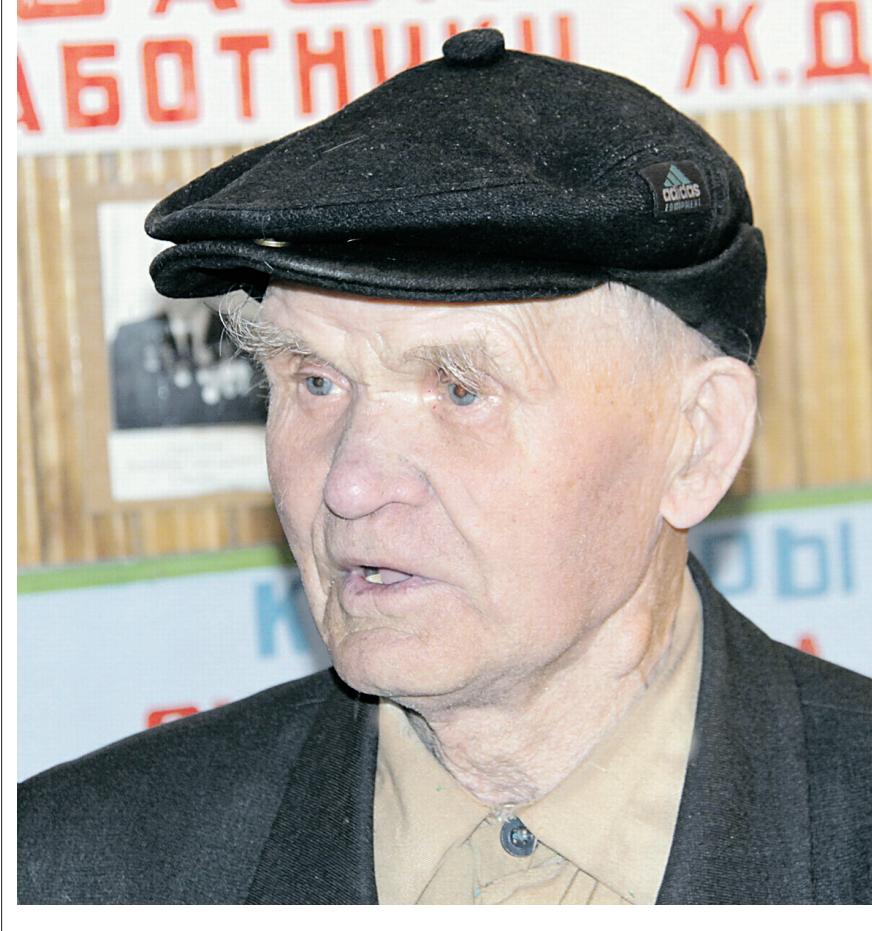


ФОТО: НИКОЛАЙ ГОЛУБ

Анатолий Ефременков – хранитель музейной комнаты в родном депо

ХРАНИТЕЛИ

Что ни машина, то история

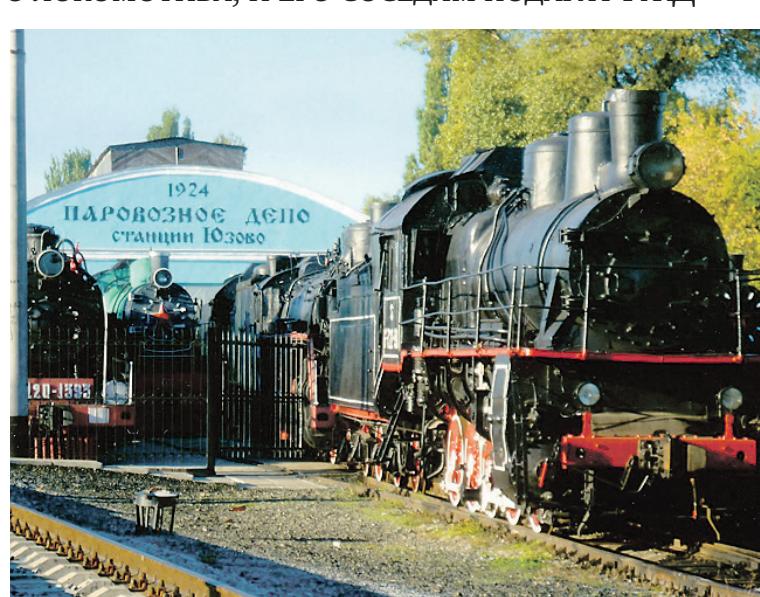
Донецкому железнодорожному музею для полноты коллекции не хватает только одного локомотива, и его соседям подарят РЖД

Уже более десятка лет встречает своих посетителей музей истории Донецкой железной дороги – единственный подобный на Украине. В деле сохранения общей истории он тесно сотрудничает с РЖД. Всероссийским обществом любителей железных дорог (ВОЛЖД) и многими железнодорожными музеями. Российская компания приняла решение подарить музею паровоз Луганского локомотивостроительного завода серии ЛВ. Скоро машина прибудет в Донецк, и здешняя коллекция станет полной.

На площадке у старого паровозного депо покоятся технические раритеты – паровозы, тепловозы, вагоны. У каждого своя история, свой путь к музейной стоянке. Под крышей депо хранятся наиболее ценные экземпляры подвижного состава. Поезд из двух вагонов-теплушек возглавляет чудом сохранившийся в единственном экземпляре двухосный паровоз серии В. Рядом с крохотной машиной стоит гигант первых пятилеток, самый мощный серийно выпускавшийся в СССР грузовой паровоз ФД («Феликс Дзержинский»).

В следующем стойле гости музея замирают в священном трепете перед размерами колёс пассажирского паровоза Су («Сормовский усиленный»). Интересен его судьба. С поездами на Северо-Кавказской железной дороге он работал до начала 70-х годов. Потом долго простоявал на станции Тимашевская «на случай войны». В 1987 году ушёл на памятник в депо Котовск Одесской дороги. Но простоял на постаменте недолго. Усилиями коммерсантов был снят, отремонтирован и привлечён к работе с поездами для иностранных туристов. Когда стало ясно, что стоимость ремонта не покрыть прибылью от туров, руководство Одесской дороги передало его вместе с ещё шестью паровозами серии 9П, Эм, Эр, ФД, СО в Донецкий музей.

Кстати, большинство собранных в Донецке паровозов вполне рабо-



На площадке музея у депо расположились раритетные машины, которые вполне ещё могут послужить, например, туристам

тоспособно и после проведения ремонта может ещё поработать.

Рядом с паровозами сохраняются и свидетели их былого величия – автомобили разных эпох. Самый старый – немецкий «Вандерер» 1936 года. На таком вполне мог ездить легендарный Штирлиц. Вот «ГАЗ-69» с радиостанцией (использовался энергетиками при электрификации), путейской сановской «ГАЗ-93», первый советский джип «ЛУАЗ», «Москвич-407», «ГАЗ-67» 1946 года, мотодрезина ТД-5 с двигателем от мотоцикла «Днепр».

В пристройке к депо находится стендовая часть экспозиции. Здесь широко представлены предметы быта железнодорожников: форма, награды, личные вещи. Все экспонаты – личная коллекция основателя и бессменного руководителя музея Владимира Донченко, которую он собирал всю жизнь.

Хотя не только выставленные под

музейным стеклом крупицы истории обязаны ему своим сохранением.

«Малыш» в 1973 по 2000 год был

памятником на Енакиевском метал-

лургическом заводе. Потом попал в

Донецк как будущий экспонат музея промышленности. В 2004 году среди

бела дня прямо с городской площади паровоз укради и сдали в лом местные коммерсанты. Благодаря директору музея информация об этом попала в прессу и на телевидение, в том числе российское. Останки «малыша» обнаружились на одной из баз чермета. Техники перевезли его на завод нестандартного оборудования Донецкой дороги в Авдеевку, где и вернули б из небытия.

В 2010 году начата генеральная ре-

конструкция станции Донецк, и музей по решению руководства дороги

должен получить новые служебные и

выставочные помещения. Все вагоны

и локомотивы пройдут ремонт и ком-

плектацию недостающими деталями.

Наряду с этим обсуждается проект

туристического поезда для дончан и

гостей города на паровой тяге. Появ-

ится у музея также дополнительная

площадка для экспонирования тех-

ники. Здесь и обретёт стоянку паро-

воз ЛВ, подаренный РЖД.

Виталий Власенко,

член совета ВОЛЖД

Судьба

Четыре тяги

ОН ЗНАЕТ ТОЛК В ПАРОВОЗАХ, ТЕПЛОВОЗАХ, ЭЛЕКТРОВОЗАХ И ФОТОАППАРАТАХ

Ветеран Анатолий Ефременков похлопывает по нагрудному карману своего старенького кителя: «Друг всегда со мной, без него – никуда!» Это он о фотоаппарате. Фотосъёмкой увлёкся в далёком 1942 году. А спустя семь лет провёл свой первый паровоз по Забайкальской железной дороге.

Судьба сурово обошлась с ним в детстве. Когда Толе было семь, умерла мать, а спустя шесть лет и отец, рабочий-путеец. Тогда дядя увёз его к себе в Амурскую область. Там мальчик проучился недолго. В 1940 году он переехал в Читинскую область: поступил в железнодорожное училище в Шилке.

– Два года осваивал специальность слесаря по ремонту паровозов, но началась война. Меня направили работать в депо станции Могзон, – вспоминает ветеран.

Менее чем через год его наградили знаком «Ударник сталинского призыва», потом медалью «За доблестный труд в годы Великой Отечественной войны». Чер

Инициатива

Уравнение известных

За нарушения и пьянство на работе сотрудникам, возможно, придётся платить из своего кармана

Минздравсоцразвития предложило ввести солидарную ответственность работодателя и работника в вопросах охраны труда. Соответствующий законопроект министерство собирается отдать на утверждение уже в этом году.

Экономисты страны несут значительные убытки из-за неблагоприятной ситуации с охраной труда. Косвенные потери ВВП за счёт пострадавших в трудоспособном возрасте составляют более 97 млрд руб., а за счёт временной нетрудоспособности в связи с несчастными случаями на производстве и профзаболеваниями – 18 млрд руб. В общей сложности в 2010 году они составили 0,35% ВВП. К тому же наблюдается ежегодный рост числа несчастных случаев.

Анализируя статистику, Минздравсоцразвития пришло к выводу, что наиболее частыми причинами несчастных случаев на производстве являются нарушения работниками дисциплины и простых правил безопасности. Сегодня за нарушения в сфере охраны труда рублём расплачиваются только работодатель, и будет справедливо, считают чиновники, если материальную ответственность разделит и сотрудник, который, например, не пользуется средствами индивидуальной защиты, игнорирует дисциплинарное обследование или по его вине происходит несчастный случай. Предполагается, что платить работнику за пропуск в Фонд социального страхования (ФСС) придётся в течение года, сколько – пока не подсчитали, будут обсуждать с депутатами.

Ещё одним экономическим стимулом станет лишение зарплаты за тот день, когда человек явится на работу в пьяном виде, – эту идею министерство тоже собирается законодательно оформить.

Как считает первый заместитель начальника Управления



охраны труда, промышленной безопасности и экологического контроля ОАО «РЖД». Пётр Потапов, давать оценки инициативам министерства рано, хотя проблема с нарушениями со стороны работников для компании актуальна.

«Пока можно говорить, что для работодателя в этом случае могут возникнуть определённые риски», – сказал он «Гудоку». – Дело в том, что человеческий фактор трудно доказать, нет установленных критериев его оценки, всё зависит от того, какую позицию займёт суд. Если будет подготовлена сильная нормативная база, тогда доказательная процедура упростится». Пока она хлопотная и многоступенчатая: причину несчастных случаев расследует специальная комиссия, которая формируется, в зависимости от обстоятельств, из представителей работодателя, профсоюза, государственною инспекции по труду, а также ФСС.

От соблюдения норм охраны труда отмахнуться будет всё сложнее

Кроме того, не так-то просто наказать и пьяницу. «Давайте рассмотрим ситуацию с несчастным случаем, который произошёл на работе в результате алкогольного опьянения», – говорит Пётр Потапов. – Мы начинаем доказывать, что происшествие случилось не по производственным причинам, а именно из-за неадекватного состояния человека. Но суд чаще выносит решение в пользу не работодателя, а семьи, которая осталась без кормильца и есть иждивенцы».

РЖД самостоятельно двигаются в этом направлении. В качестве решения проблемы (как отразить нормы охраны труда в технологическом процессе) предлагается использовать маршрутные карты, где прописан каждый шаг работника, и любое отступление будет нарушением. Теперь их нужно составить по каждой профессии.

В то же время ЦК Роспотребнадзора поддерживает предложение министерства в части смещения акцентов на предупреждение несчастных случаев на производстве и по оценке качества рабочих мест, но никак не о денежной ответственности работников.

«Мы категорически не согласны с предложением о материальной ответственности работника за несоблюдение Правил техники безопасности, – заявил председатель профсоюза Николай Никифоров. – У работодателя и сейчас есть инструментарий для наказания работника: от выговора до лишения премии. Однако большая часть нарушений техники безопасности всё же происходит по вине работодателей, не обеспечивающих безопасные условия труда и вынуждающих работников трудиться в

условиях, не соответствующих нормам».

По официальной статистике, в РЖД 208818 рабочих мест (45%) не соответствуют санитарно-техническим условиям. На этих рабочих местах трудятся 544925 человек, то есть 53% штатного состава.

В профсоюзе уверены, что нужна государственная система стимулирования предприятий, когда работодателю будет финансово выгодно улучшать условия труда. Сейчас каждое предприятие и компания страны отчисляют средства в ФСС. Например, только ОАО «РЖД» в 2010 году перечислило 1,9 млрд руб. 20% от этой суммы, то есть 380 млн руб., в 2011 году фонд «разрешит» компании потратить на предупредительные меры по сокращению производственного травматизма. Эти деньги пойдут на приобретение средств индивидуальной защиты, курортных путёвок, аттестацию рабочих

мест, обучение по охране труда, проведение медосмотров. «Но на деле эта мера не стимулирует работодателя на приведение рабочих мест в соответствие с санитарными нормами. А у работодателя должен быть стимул для постоянного улучшения условий труда, например, налоговые послабления или другие административные меры. Особенно это актуально для железнодорожного транспорта, который считается зоной повышенной опасности», – высказал своё видение Николай Никифоров.

При этом на местах заранее уверены, что реакция трудовых коллективов на инициативу будет негативной. – Если нарушение привело к серьёзным последствиям, то человек, который получил ущерб здоровью, и так наказан и в дополнение может пострадать материально, – сказал и.о. начальника службы управления персоналом Приволжской магистрали Алексей Касьянов. – А если, к примеру, токарь не опустил защитное стекло, но стружка в глаз ему не попала, то каким образом с него брать штраф и доказать вину? Тогда должно быть предусмотрено и стимулирование: кого-то наказываем, значит, соблю- дающих правила необходимо поощрять.

С пьянством на работе на дороге борются успешно и сейчас. В отрасли, связанной с обеспечением безопасности жизни, пришедшего в пьяном виде работника тут же увольняют, заметил Алексей Касьянов.

На Северной дороге сразу возник вопрос: как будет определяться сумма отчислений в ФСС, ведь нарушения бывают разные. По словам и.о. начальника ремонтного локомотивного депо Шарья Сергея Васильева, сейчас за выявленное нарушение у работника изымается талон предупреждения и его лишают до 100% премии за месяц в зависимости от тяжести проступка.

«Если плюс к этому он обязан будет целый год платить в фонд, это ощущимо ударит по карману нарушителя и даст в итоге положительный результат. Но возникает вопрос: позволяет ли закон применять двойное наказание или всё-таки отчисления заменят действующее положение?» – отмечает он. В любом случае, считает Сергей Васильев, сами работники депо воспримут повышение штрафов точно не на ура, хотя эта мера может сработать, особенно в отношении злостных нарушителей.

Игнат Вьюгин

Есть мнение

Сергей Чаплинский, генеральный директор объединения «Желдортранс»:

– Работодатели, в том числе и железнодорожного транспорта, заинтересованы в том, чтобы ответственность работника и стимулирование его к соблюдению норм охраны труда были закреплены в законах. Сейчас единственным инструментом работодателя являются дисциплинарные взыскания, депримирование. Но, несмотря на это, работники не всегда соблюдают нормы охраны труда, теряют здоровье, а то и жизнь. Наше объединение готово участвовать в обсуждении законопроекта, тем более что в нём пока много шероховатостей. Например, не ясно, как можно удержать часть заработка работника, который трудится по часовой тарифной ставке. Нужно использовать зарубежный опыт, когда работник, травмированный из-за нарушений охраны труда, не получает страхового возмещения на лечение.

Финансы

БУХГАЛТЕРСКИЙ БАЛАНС

на 31 декабря 2010 года

Организация Открытое акционерное общество «Научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт информатизации, автоматизации и связи на железнодорожном транспорте»

Идентификационный номер налогоплательщика Вид деятельности научные исследования и разработки в области естественных и технических наук

Организационно-правовая форма/форма собственности Открытое акционерное общество/смешанная российская собственность с долей федеральной собственности

Единица измерения тыс. руб.

Местонахождение (адрес) 109029, г. Москва, ул. Нижегородская, д.27, стр.1

Дата утверждения 23.05.2011 г.

Дата отправки (принятия) –

АКТИВ	Код показателя	На начало отчетного года	На конец отчетного года
1	2	3	4
I. Внеборговые активы			
Нематериальные активы	110	80 822	69 840
Основные средства	120	415 861	399 471
Незавершённое строительство	130	1 322	1 837
Долгосрочные финансовые вложения	140	-	5
Отложенные налоговые активы	145	40	19
Прочие внеоборотные активы	150	672	7 011
Итого по разделу I	190	498 717	478 183
II. Оборотные активы			
Запасы	210	167 080	180 097
в том числе:			
сырье, материалы и другие аналогичные ценности	211	5 837	5 475
затраты в незавершенному производстве	213	148 629	169 072
готовая продукция и товары для перепродажи	214	204	119
товары отгруженные	215	6 781	-
расходы будущих периодов	216	5 629	5 431
Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	220	238	286
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты)	240	1 172 954	3 270 729
в том числе:			
покупатели и заказчики	241	1 127 958	3 101 023
Краткосрочные финансовые вложения	250	100 942	400
Денежные средства	260	171 337	638 605
Прочие оборотные активы	270	-	16 970
Итого по разделу II	290	1 612 551	4 107 087
БАЛАНС (сумма строк 190+290)	300	2 111 268	4 585 270

ПАССИВ

Код показателя

На начало отчетного года

На конец отчетного года

1 2 3 4

III. Капитал и резервы

Коды

Форма № 1 по ОКУД

Дата (год, месяц, число)

2010|12|31

по ОКПО

82462078

по ИНН

7709752846

по ОКВЭД

73.10

по ОКОПФ/ОКФС

47 41

по ОКЕИ

384

Наименование

Код

1 2 3 4

Доходы и расходы по обычным видам деятельности

Выручка (нетто) от продажи товаров, продукции, работ, услуг (минус налог на добавленную стоимость, акцизов и аналогичных обязательных платежей)

Себестоимость проданных товаров, продукции, работ, услуг

Балансовая прибыль

Коммерческие расходы

Управленческие расходы

Прибыль (убыток) от продаж

Проценты доходы и расходы

Проценты к уплате

Доходы от участия в других организациях

Прочие доходы

Прочие расходы

Прибыль (убыток) до налогообложения

Отложенные налоговые активы

Отложенные налоговые обязательства

Текущий налог на прибыль

Налог на прибыль и иные аналогичные обязательные платежи

Чистая прибыль (убыток) отчетного периода

Справочное:

«Допущенные упущения»

Юрий Красножан уволен, но вопросы остались



Когда-то единомышленники
Ольга Смородская и Юрий Красножан
разошлись навсегда

Поздно вечером в понедельник решением совета директоров футбольного клуба «Локомотив» были отправлен в отставку главный тренер команды Юрий Красножан.

Слухи о том, что у «Локо» в ближайшее время будет новый наставник, ходили ещё на прошлой неделе. Вот только и сам Юрий Красножан, и президент клуба Ольга Смородская, по требованию которой и был вынесен на обсуждение вопрос об отставке, от комментариев отказывались, заставив болельщиков блуждать в информационном тумане.

Полной ясности не наступило и после заседания совета директоров. В официальном решении причина отставки сформулирована так: «в связи с допущенными упущениями в работе». Остается только гадать, что это за «допущенные упущения». Ведь под началом Юрия Красножана «Локомотив» показывал не такой уж плохой результат. Другое дело, что президенту клуба могла прийтись не по душе игра, которую тренер поставил команде. И, судя по всему, Ольга Смородская была сильно разочарована действиями футболистов в матче против «Анжи», которому «Локомотив», сыгравший бледно и непонятно, уступил – 1:2. Именно после этой игры и был поднят вопрос об отставке.

Пока же главные действующие лица событий хранят молчание – Юрий Красножан на звонки не отвечает, Ольга Смородская вчера выступила на сайте клуба с заявлением, где нет ни слова о причинах увольнения.

Самоизоляция руководителей клуба от прессы, то есть, по сути дела, от миллионов болельщиков вызывает, мягко говоря, сожаление и ещё больше вопросов и домыслов, которые не укрепляют репутацию «Локо».

Прославленный футболист, первый вице-президент Российского футбольного союза Никита Симонян так прокомментировал «Гудок» сложившуюся ситуацию:

– Сложно судить со стороны то, что происходит в «Локомотиве», ведь нюансы остаются неизвестными. Официального заявления, какие именно претензии имеются к тренеру, руководство «Локомотива» не сделало. Я же о Красножане слышал только положительные отзывы, и мне трудно поверить в то, что он мог совершил какие-то неправильные поступки. Наверное, чтобы понять происходящее, нужна более подробная информация от руководства клуба. Как бы то ни было, жизнь продолжается и «Локомотиву» нужно вновь идти вперёд.

Роман Вишнёв
Андрей Мельников

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

12,1 млрд

руб. выделили за последние два года из госбюджета 14 национальным исследовательским университетам. Как сообщили в Минобрнауки, сотрудники этих вузов поставили на учёт в качестве нематериальных активов в 2010 году 183 объекта интеллектуальной собственности, в 2009 году – 137. Кроме того, они подготовили почти 12 тыс. статей в научных журналах, что на 23% больше, чем годом ранее. Наиболее активно публикуют свои работы специалисты НГУ, ТПУ и МГТУ им. Н.Э.Баумана. Для скорейшего внедрения проектов в национальных исследовательских университетах уже открыли 102 малых инновационных предприятия.

Андрей Стрельцов

ИСТОРИЯ

Полёт «Красной стрелы»

ЛЕГЕНДАРНЫЙ ПОЕЗД В ПУТИ УЖЕ 80 ЛЕТ

ЛЕГЕНДАРНОЙ «Красной стрелой» представлена Россия в недавно вышедшем британском путеводителе «Восемь лучших ночных поездов Европы». Этот скорый поезд курсирует между двумя столицами – Санкт-Петербургом и Москвой вот уже 80 лет.

Его главное, «фирменное», отличие – традиционное, неизменное время отправления: 23.55. За 5 минут до полуночи, строго по расписанию, с вокзалов Москвы и Санкт-Петербурга одновременно стартуют два со-става «Красной стрелы», двигаясь навстречу друг другу по «зеркальной графику».

Однако самая первая «Красная стрела», запущенная восемь десятилетий назад, отправилась из Ленинграда в ночь с 9 на 10 июня в 1 час 30 минут. Состав, мчавшийся с рекордной по тем временем скоростью (в среднем 69,8 км/ч), прибыл в Москву в 11 часов 20 минут. Почти десять часов продолжалось путешествие пассажиров этого поезда, в который было отобрано 12 лучших вагонов, чей комфорт не уступал зарубежным. А организовать его распорядился Сталин, как рассказывают, специально для поездок партийных и государственных чиновников. Вождь самолётами сам не летал и другим запрещал.

Ещё один видный партийный деятель, а по совместительству народный комиссар путей сообщения Лазарь Каганович также приложил руку к организации движения «Красной стрелы». Именно по его приказу было установлено время отправления поезда – 23.55. Нарком таким образом проявил заботу о «командированных пассажирах» – они получали суточные за лишний день.

Прокатиться с комфортом на «Красной стреле», испробовать в пути высокий уровень обслуживания мечтал в тридцатые годы едва ли не каждый житель страны. В поезде работали буфеты, где можно было заказать ужин с доставкой в купе. В одном из вагонов находился телефонный переговорный пункт, с которого во время стоянки пассажиры имели возможность связаться не только с Москвой или Ленинградом, но и Лондоном, Берлином, Парижем и даже Нью-Йорком.

Несмотря на то что экспресс называли «Красной стрелой», вначале его вагоны –



Несмотря на скорость «Сапсана», у «Красной стрелы» свои постоянные почитатели

согласно европейским стандартам – были синего цвета. Перекрасить их в красный предложил Александр Иванов, один из первых начальников поезда, чтобы «Красную стрелу» узнавали по окраске.

24 июня 1941 года, через два дня после объявления войны, регулярное сообщение «Красной стрелы» между столицами было прервано. Один из её составов укрылся в блокадном городе в так называемом «царском павильоне» на Обводном канале, другой – вместе с детьми эвакуировали из Ленинграда на станцию Цирильск.

Движение экспресса возобновилось после снятия блокады Ленинграда 20 марта 1944 года. Так как ещё существовала опасность воздушных налетов, для обеспечения безопасности пассажиров в состав поезда включили бронированную платформу с

зенитной установкой.

С декабря 1957 года составы «Красной стрелы» стали водить тепловозы, а в 1962 году фирменный поезд перевели на

электровозную тягу.

До начала 90-х годов «Красная стрела» формировалась в основном из мягких спальных вагонов с двухместными купе, выпускавшимися Ленинградским вагоностроительным заводом им. И.Е.Егорова. В пути следования пассажиры имели возможность принять душ. Индивидуальные кабины были расположены между двумя смежными купе. Существовали и вагоны смешанного класса, в которых располагались как двухместные, так и четырёхместные купе. Кроме того, наряду с «горловскими» в составе поезда стали включать цельнометаллические вагоны, выпускавшиеся в ГДР. Были в «Красной стреле» и два VIP-вагона с четырьмя двухместными купе в каждом, оснащёнными душем, баром, телевизором и видеотехникой.

Сейчас, в эпоху больших скоростей, ночной экспресс преодолевает 640-километровый путь между двумя столицами за восемь часов. Ему вполне по силам развивать и более высокую скорость – до 160 км/ч, но фирменный экспресс умчался

с замедлениями: пусть пассажиры вспятся, а утром без спешки позавтракают и отправятся по делам.

– В свой родной город я всегда отправляюсь «Красной стрелой», – рассказывает коренной петербуржец, а ныне москвич композитор Александр Журбин. – Как бы ни был хороший реактивный самолёт или комфортабельный «Сапсан», только в этом экспрессе я чувствую себя как дома – в тепле и уюте. У этого поезда какая-то необыкновенная аура, располагающая не только к отдыху, но и к размышлению. А сколько удивительных встреч подарили мне эти путешествия между столицами. Наконец, какой душевный и творческий подъём ощущаю я, когда вступаю на родную землю под «Гимн великому городу» композитора Рейнольда Глиэра.

Эта музыка из балета «Медный всадник» стала звучать по вокзальному радио Санкт-Петербурга с 1965 года: и при отправлении «Красной стрелы», и по её прибытии. В свою очередь в Москве в эти минуты транслируется песня «Москва» Олега Газманова.

В утренней толпе пассажиров, сошедших с ночного поезда на перрон, легко даже не-тренированным глазом угадать не только профессии людей, но и цель путешествия. Вот чинно вышагивают бизнесмены. Следом за ними – группа иностранных туристов, школьники, прибывшие на каникулы. Быстро, почти бегом, устремляются к «выходу в город» футбольные болельщики в синих «зенитовских» шарфах.

Поскольку между столицами идёт оживлённый творческий обмен, фирменный ночной экспресс давно приобрёл «звёздный» статус. Среди постоянных «почётных пассажиров» «Красной стрелы» – Михаил Боярский и Алиса Фрейндлих, Константин Хабенский и Олег Басилашвили, Михаил Пореченков и Татьяна Буланова. Одни спешат на съёмки, другие возвращаются с гастролей.

Не про всякий поезд сложены песни. А вот «Красная стрела» заслужила такое право. Популярный хит композитора Алексея Мажкова и поэта Николая Зиновьева исполнение Софии Ротару начинается словами: «Красная стрела» ночью отойдёт...

Юрий Акимов

ПРОЕКТ

Возвращение богатыря

«Илья Муромец» вновь поднимется в воздух спустя 100 лет после первого полёта



Таких воздушных машин мировая практика авиастроения в то время ещё не знала

Осматривая экспонат, Сергей Иванов заметил, что после завершения воссоздания самолёта надо организовать его по-

казательные полёты по России, а затем повторить их в США, тем более что Игорь Сикорский стал легендой авиастроения Северной Америки и почётным гражданином США.

«Илья Муромец» стал этапной машиной для всего мирового авиастроения. К началу Первой мировой войны Российская армия имела четыре таких бомбардировщика, которые к сентябрю 1914 года были переданы в Императорский военно-воздушный флот и уже в декабре были сведены в Эскадру воздушных кораблей. За всю войну эскадра совершила 400 боевых вылетов, сбросила 65 тонн бомб и уничтожила 12 вражеских истребителей, потеряв при этом непосредственно в боях лишь один самолёт.

Сам же Игорь Сикорский после эмиграции в 1919 году в США создал там самолётостроительную компанию Sikorsky Aero Engineering Corporation, которая

существует и по сей день под названием Sikorsky Aircraft. До 1939 года он спроектировал около 15 типов самолётов. С 1939 года перешёл на вертолёты одно-винтовой схемы. Всего до настоящего времени компания Сикорского создала более десятка винтокрылых машин, которые выpusкались серийно.

Что касается выставки HeliRussia, то Sikorsky имел на ней свой собственный стенд, которым компания после очень долгого перерыва заявила о себе на российском рынке. Было объявлено о начале официальных продаж её вертолётов в нашей стране. «Очень важно быть здесь. Интересный, развивающийся рынок. Судя по размерам выставки HeliRussia, он растёт и становится всё более важным», – отметил Сергей Сикорский. Причём сделал это заявление 80-летний сын изобретателя на прекрасном русском языке.

Андрей Барановский

КРОССВОРД

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Молодое поколение по отношению к старшему, к родителям. 6. Имя спортивного комментатора Синявского. 7. Святитель, и приговорённый к повешению. 8. Объявление в театре о том, что все билеты проданы. 10. Звук космодрома во сне. 13. «Прижимистое» техническое приспособление. 16. Строительная скрепка. 18. «Ни богу свечка, ни чёрту...». 19. Равнина, забравшаяся в горы. 20. «Китай-город» в роли столицы. 21. Старинный синопин базара. 22. Рыбка розовая, хотя и крас