



1
ФЕВРАЛЯ
2007 года
ЧЕТВЕРГ
№ 17 (23772)
WWW.GUDOK.RU

Гудок



✓ К ПОЛЬЗЕ ДЕЛА
Окно в мир можно закрыть газетой.
Станислав Ежи ЛЕЦ

ЕЖЕДНЕВНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ГАЗЕТА • ВЫХОДИТ С 23 ДЕКАБРЯ 1917 ГОДА

2

ПОКУПКА, КОТОРАЯ УДИВЛЯЕТ

Мизерный пакет акций «Золотого звена» продали в 20 раз дороже уставного капитала компании

3

СОЕВЫЙ ТЕРМИНАЛ

Крупнейший в СНГ комплекс по переработке маслосодержащих культур увеличит загрузку Калининградской ЖД на 2,5 млн тонн

8

ВОЗВРАЩЕНИЕ БОЛЬШОГО БРАТА

Экс-чемпион мира Виталий Кличко и экс-абсолютный чемпион мира Костя Цзю вернутся на ринг

НОРМАТИВЫ ПОМЕШАЛИ

Реконструкция железнодорожной линии Санкт-Петербург – Москва под движение пассажирских поездов со скоростью 250 км/ч может затянуться из-за отсутствия технических нормативов.

По плану капитальных путевых работ в 2007 году предстоит реконструировать 130 км двухпутного участка от Мстинского моста до Бологого. ОАО «РЖД» планирует выделить на эти цели 6,2 млрд руб.

Специалисты ОАО «Ленгипротранс» уже закончили инженерные изыскания, проектировщики готовы до конца первого квартала разработать план реконструкции участка. Однако, как заявили «Гудку» в «Ленгипротранс», работа над проектом тормозится из-за отсутствия утвержденных требований к элементам инфраструктуры, хотя решение разработать нормативы для проектирования участка было принято еще 31 декабря 2004 года. Вскоре первая редакция свода нормативов, составленная ВНИИЖТом, была направлена на рецензию в Академию транспорта (Санкт-Петербург) и специалистам ОЖД. В 2006 году ее получили специалисты немецкой фирмы Die consult. Именно она сопоставляла, как российские требования к путевой инфраструктуре соотносятся с нормативами



Вчерашние путевые нормы не пускают Октябрьскую магистраль в завтрашний день

Фото: Юлиана Горюхова

немецкого подвижного состава.

Ознакомившись с заключением Die consult, путевцы Октябрьской попросили разработать недостающие нормативы элементов железнодорожного пути: рельсов, рельсовых скреплений, щебня и шпал эксплуатируемого пути.

Вторая редакция нормативов была подготовлена специалистами ВНИИЖТа

к началу 2006 года. Но тогда документ не был утвержден, средства не были выделены из бюджета ОАО «РЖД». Следовательно, применять эти нормативы генеральный проектировщик (ОАО «Ленгипротранс») не имел права.

Поэтому, по словам заместителя начальника дорожного предприятия по контролю и диагностике состояния пути ОЖД Ивана Скурата, большой

объем работ по реконструкции линии Санкт-Петербург – Москва, проведенный в 2006 году, выполнен под скорость 200 км/ч с использованием имеющихся нормативов. Таким образом, кривые на станции Окуловка и на участке между Алешинкой и Угловкой не позволят организовать прямолинейный график движения поездов со скоростью 250 км/ч, утверждает путеец.

Специалисты ВНИИЖТа в этом винят Октябрьскую дорогу и «Ленгипротранс». «В проектных работах нужно было воспользоваться разработанными нормативами под скорость 250 км/ч, – сказал «Гудку» заместитель директора ВНИИЖТа Виктор Богданов. – Использованные в проекте нормативы независимо от согласования регламента в целом можно было утвердить в

департаменте путевого хозяйства ОАО «РЖД».

В нынешнем году проектировщики поступили именно так, как советовал Виктор Богданов. «Поскольку реконструкция пути под скорость 250 км/ч должна быть завершена в 2008 году, начало работ откладывать дальше некуда. Даже если нормативы не будут утверждены в ближайшее время, мы будем вынуждены ими оперировать в своей работе, – говорит главный инженер проекта в ОАО «Ленгипротранс» Геннадий Елисеев. – И если на этапе согласования в ОАО «РЖД» они изменятся, то нам придется переделывать всю проектно-документацию. Хорошо, если путевые работы к тому времени еще не начнутся».

Заместитель начальника Октябрьской железной дороги по путевому хозяйству Василий Павленко сказал «Гудку», что действительно отсутствие утвержденных нормативов тормозит начало реконструкции магистрали Москва – Санкт-Петербург под скорость 250 км/ч. По его словам, рассматривается вопрос о приобретении за рубежом 155 км высокопрочных рельсов для модернизации отдельных прямых участков. Однако никакого строительства пока не ведется. При скором утверждении нормативов реконструкция может начаться в сентябре – октябре 2007 года.

Окончание на 3-й стр.

ИНОСТРАНЦАМ СДАЮТ ИНФРАСТРУКТУРУ

ЗАКОН

Правительство отплатит за разработку законопроекта о порядке допуска иностранных инвесторов на российские стратегически предприятия. Предложенный вариант оказался слишком либеральным.

Документ разработали два года назад по распоряжению президента. За основу был взят американский опыт. На что первый вице-премьер Дмитрий Медведев заметил: «У нас с американским правительством нет ничего общего ни в прямом, ни в переносном смысле».

Допуск иностранных инвестиций будет ограничен для 40 видов деятельности, в частности касающихся разработки, производства, обслуживания и реализации спецтехники, вооружений, атомной энергии. Кроме того, ограничено присутствие иностранного капитала в естественных монополиях. Иностранцы могут свободно купить до 50% акций, но для получения контроля им потребуется проходить специальную процедуру согласования в правительстве.

По словам Германа Грефа, такие объекты транспортной инфраструктуры, как дороги, аэропорты, порты, нет смысла относить к субъектам естественных монополий. «Мы выстраиваем механизм частно-государственного партнерства, говорим о том, что нам нужны инвестиции в инфраструктурные проекты, – считает министр. – Как правило, на эти предложения откликается зарубежный капитал. Мы готовы передавать им в концессию объекты инфраструктуры. Ни в коем случае нельзя скатываться до ограничений иностранцев, желающих участвовать в таких проектах».

Законопроект в полной мере отвечает интересам западных инвесторов. Отказать им в приобретении контроля над стратегическим предприятием может только правительство (в исключительных случаях – президент РФ). Но до рассмотрения сделки правительство она может быть уже одобрена правительственной комиссией – это административный орган, предназначенный специально для этих целей. Однако его состав, функции и ответственность нигде не прописаны. Полномочия президента по распоряжению стратегическими активами также сведены к мини-

муму. И не предусмотрена процедура обжалования сделок. На такой вариант законопроекта ФСБ свою визу не поставила. И премьер Михаил Фрадков ответил на согласование месяц.

«Совершенно неважно, каким будет закон, – считает директор Центра политической информации Алексей Мухин. – В силу определенных обстоятельств все движения иностранцев по покупке наших стратегических объектов были заморожены, хотя лоббистские усилия в этом направлении ими предпринимались титанические. Закон – это дань уважения к либерализму нашего президента, который требовал, чтобы наше законодательство соответствовало иностранному. Но, как во всем мире, этот закон будет трактовать конкретные ведомства».

«Что касается государственной монополии на железные дороги, то еще очень либеральный граф Витте объяснял, почему они должны быть в руках государства, – напоминает директор Института народно-хозяйственного прогнозирования РАН Виктор Ивантер. – У нас пространство коммерчески неэффективное, а железные дороги – это скрепы, которые его соединяют».

Елена ПОПОВА

ПЕРВЫЙ ЭШЕЛОН САМ ВЫБИРАЕТ ВРЕМЯ

ДЕНЬГИ

Министерство финансов считает, что первая половина года наиболее благоприятна для привлечения инвестиций. В ОАО «РЖД» уверены в привлекательности своих облигаций и не боятся размещать их в конце года.

Минфин обнародовал планы по выпуску государственных ценных бумаг в 2007 году. Речь об облигациях федерального займа и государственных сберегательных облигациях. Их объем составит 225 и 80 млрд руб. соответственно. По опыту прошлых лет Минфин намерен разместить в первом полугодии. И уже разместил первый транш в январе.

«Основной спрос, основная ликвидность приходится на первую половину года, – сообщил журналистам заместитель директора департамента международных финансовых отношений государственного долга государственных финансовых активов Минфина Александр Щербakov. – Уже сейчас, судя по показателям января, можно сказать, что план по заим-

ствованиям оправдал себя». «Спрос в январе превышал предложение в 2 – 3 раза», – отметил он. Всего в первом квартале планируется привлечь 80 млрд руб., во втором – 73 и 46 млрд руб. – в оставшиеся полгода.

Однако ОАО «РЖД» такой график не подходит, потому что компании требуется выполнить большое количество согласительных процедур и размещение обычно происходит как раз во второй половине года. Напомним, что в 2007 году РЖД планируют разместить свои облигации на 20 млрд руб. и еще на 25 млрд руб. еврооблигаций, номинированных в рублях.

«Сложностей с размещением никаких нет, наш долг хорошо раскупается в силу надежности бумаг, которые по итогу показательно сравнимы с государственными, однако немного доходнее, – сообщил «Гудку» главный специалист отдела привлечения заемных средств департамента корпоративных финансов ОАО «РЖД» Дмитрий Шильников. – Круг инвесторов для наших и государственных бумаг все-таки различается, и денег хватит на всех».

Правда, аналитик инвестиционной компании «Мегатрастэйл» Эльдман Мерхудаев считает, что лучше размещаться в первой поло-

вине года, когда инвесторов и, соответственно, денег больше. Особой конкуренции между Минфином и крупными госкомпаниями он не видит. «Косвенная связь есть, но прямой конкуренции не чувствуется, – считает Эльдман Мерхудаев. – Есть инвесторы, которые привыкли работать с государственными бумагами, есть те, которые предпочитают коммерческие активы. Последние могут перейти в государственный сектор, только если возникнет экономический негатив на рынке».

«Рынок устоялся, и на успех размещения влияет уже не сам эмитент, а покупатель, – считает Дмитрий Шильников. – Предложение настолько велико, что он вполне может выбирать. Мы находимся в более благоприятном положении, поскольку мы – первый эшелон и нас инвестор выберет всегда».

Сейчас на рынке инвесторы уже отыграли повышение рейтинга ОАО «РЖД» компанией Standard & Poor's в конце прошлого года и ждут годового финансового отчета монополии. Если он будет благоприятным, то вопрос об удачном размещении облигаций в этом году можно считать решенным.

Галина БОЧАРОВА

НОВОСТИ

Рост «Благосостояния» железнодорожников обеспечен

В Москве состоялось совещание руководства НПФ «Благосостояние» и директоров региональных филиалов фонда, на котором были подведены итоги деятельности в 2006 году и определены приоритеты развития негосударственного пенсионного обеспечения работников ОАО «РЖД».

Как показывают результаты, в 2006 году по всем объемным показателям в процентах роста НПФ «Благосостояние» занял лидирующую позицию среди 300 негосударственных пенсионных фондов России.

Пенсионные резервы «Благосостояния» на 1 января 2007 года превысили 45 млрд руб. Накопительную часть своей трудовой пенсии фонду доверили 560 тыс. человек. Число физических лиц, получающих негосударственные пенсии, приблизилось к 120 тыс.

В прошлом году в разветвленной по всей стране сети фонда появился еще один филиал – Центральный. Задача этого подразделения – обслуживание жителей Московской области, как железнодорожников и членов их семей, так и других граждан трудоспособного возраста.

В 2007 году НПФ «Благосостояние» продолжит совершенствование корпоративного пенсионного обеспечения работников ОАО «РЖД», негосударственного пенсионного обеспечения на открытом рынке. Прежде всего через значительное расширение спектра предлагаемых услуг и доступную информацию текущим и потенциальным вкладчикам об их преимуществах. В финансовой деятельности НПФ «Благосостояние» будет традиционной придерживать умеренно консервативной стратегии, обеспечивающей сохранность доверенных фонду средств, защиту их от инфляции и получение высокого дохода.

Таможенный союз на постсоветском пространстве

Урегулирование спорных вопросов между Россией и Белоруссией о цене и транзите энергоносителей не повлияло на процесс создания правовой базы таможенного союза Евро-Азиатского экономического сообщества (ЕвразЭС).

Об этом заявил генеральный секретарь организации Григорий Рапота. По его словам, эта база – свод правил, по которым будет жить будущая единая таможенная территория государств сообщества. Генсек ЕвразЭС указал, что ядром такого союза могут стать Россия, Белоруссия и Казахстан. Впоследствии к таможенному союзу присоединятся остальные государства ЕвразЭС, в который также входят Киргизия, Таджикистан и Узбекистан. Армения, Молдавия и Украина обладают статусом наблюдателя.

ЦИК без образования юридического лица

Президент РФ Владимир Путин подписал закон, отменяющий норму об обязательном наличии юридического образования для членов Центральной избирательной комиссии (ЦИК) РФ. Отныне им необходимо иметь не высшее юридическое, а высшее профессиональное образование.

Как ранее заявили в Совете Федерации, это «позволит существенным образом расширить круг лиц, которые могут войти в состав Центризбиркома».

Как сообщил вчера глава комитета по конституционному законодательству верхней палаты Юрий Шарадин, Госдума рассматривает вопрос об отмене такой нормы и для руководителей региональных избирательных комиссий.

Троицк и Жуковский стали наукоградами

Городам Троицк и Жуковский (Московская область) присвоены статусы наукоградов. Соответствующее распоряжение подписал премьер-министр РФ Михаил Фрадков. Направления деятельности, являющиеся приоритетными для Жуковского, определены: информационно-телекоммуникационные системы, транспортные, авиационные и космические системы, перспективные вооружения, военная и специальная техника, а также энергетика и энергосбережение.

Троицк будет специализироваться на информационно-телекоммуникационных системах, рациональном природопользовании, энергетике и энергосбережении, индустрии наносистем и материалов.

В статусе наукоградов эти города будут работать в течение пяти лет.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

ИНТЕРВЬЮ НОМЕРА



«Если в 2000 году МПС России купило всего 37 локомотивов, то в 2006-м ОАО «РЖД» приобрело уже 277 машин. При этом РЖД остаются единственной компанией, которая может позволить себе новую технику, построенную по ее требованиям».

Валентин ГАПАНОВИЧ,
вице-президент – главный инженер
ОАО «РЖД»

5-я стр.



ПОГОДА ОБЫГРАЛА СОЧИ ВТЕМНУЮ

ЧП

Больше суток оставался без электроэнергии курортный район страны. Разрыв линии электропередачи оставил без света Сочи и его пригороды.

Вечером 30 января порывы шквального ветра разорвали обледеневшие провода сразу нескольких линий электропередачи, питающих Сочи, Туапсе и прилегающие к ним районы. Автоматика, контролирующая работу Сочинской теплоэнергоцентрали, отключила подачу электричества, для того чтобы не допустить перегрузки энергосети. В результате без света остались все районы Сочи и населенные пункты от Туапсе до Адлера. В домах 400 тыс.

местных жителей не работал даже водопровод: насосы, качающие воду из водозаборов, тоже получают энергию от ТЭЦ. Примерно через три часа после аварии энергетикам удалось полностью восстановить подачу электроэнергии по резервной схеме во все населенные пункты Черноморского побережья, но через 11 минут рухнула и она – резкие порывы ветра повалили и дублирующие ЛЭП, после чего автоматика вновь отключила ТЭЦ.

Вчера утром теплоэнергоцентр был вновь запущен. Удалось восстановить и питание центральной водозабора Сочи. Однако восстановление энергоснабжения в полном объеме не дают новые обрывы проводов. В городе действуют штабы регионального и краевого МЧС, в состоянии готовности находится поисково-спасательный отряд



Опора ЛЭП не выдержала порывов шквального ветра

Фото: Олег Мельник

регионального МЧС, задействовано 27 ремонтных бригад и 24 единицы техники. По прогнозам синоптиков, непогода в районе Сочи – мокрый снег с порывами ветра до 30 метров в секунду

– будет сохраняться еще в течение суток.

Энергетическая авария не привела к серьезным проблемам в работе Северо-Кавказской железной дороги. В момент прекра-

щения подачи электроэнергии на участке Туапсе – Адлер находилось 2 электропоезда и 3 пассажирских поезда. Для вывода остановившихся составов с перегонов были отправлены

маневровые тепловозы, а позже – поездные тепловозы с других участков дороги. Из-за низкой скорости тепловозов поезда следовали с некоторым отставанием от графика, однако за счет увеличения скорости на других участках графика удалось сохранить. Так, например, вышедший во вторник вечером из Адлера скорый фирменный поезд №12 Адлер – Москва хотя и прибыл в Туапсе с полутрассовым опозданием, но на пути к Ростову-на-Дону догнал расписание. Как отметил заместитель начальника Северо-Кавказской магистрали по пассажирским перевозкам Геннадий Парлюк, поезда, отправлявшиеся из Адлера после 22 часов 30 января, следовали уже в соответствии с расписанием.

Игорь ЕВДОКИМОВ,
соб. корр. «Гудок»
Ростов-на-Дону

ПОПРАВКИ К ЭТИКЕТКЕ

ДЕТАЛИ

С сегодняшнего дня на этикетках бутылкок с алкоголем должна появиться новая надпись о вреде его употребления.

Приказ министра здравоохранения Михаила Зурабова от 19 января 2007 года утверждает предупреждающую надпись о вреде спиртных напитков: «Алкоголь противопоказан детям и подросткам до 18 лет, беременным и кормящим женщинам, лицам с заболеваниями центральной нервной системы, органов кровообращения, почек, печени и других органов пищеварения, а также лицам, управляющим транспортным средством».

Подобные надписи на этикетках делаются с 1998 года. Однако каждый производитель был волен решать, что именно писать, теперь же Минздравсоцразвития утвердил единую форму предупреждения.

Также теперь производители алкоголя должны давать информацию о на-

личии в напитке вредных веществ и использовании генно-модифицированных продуктов при его изготовлении.

«Данные указания наклеили и без того непростую обстановку на рынке, – говорит директор департамента информации Союза участников алкогольного рынка Вадим Дробиз. – Например, торговые сети начали возвращать поставщикам товар, на котором надпись не соответствует утвержденной Минздравсоцразвития форме». В Минэкономразвития поясняют, что данный приказ не распространяется на продукцию, произведенную до 1 февраля 2007 года.

Но вопросы остаются. «Непонятно, что именно имеется в виду под «вредными веществами», – говорит президент Национальной алкогольной ассоциации Павел Шапкин. – И вообще, чтобы перечислить все, что сегодня требует Минздравсоцразвития, никакой этикетки не хватит».

Вчера участники рынка направили письмо на имя Зурабова с просьбой конкретизировать указания.

Алена МИТЕРЕВА

ОЦЕНКА ЗА СТРАТЕГИЮ

ВЛАСТЬ

Закон об оценке деятельности региональных администраций будет направлен в Госдуму в первой половине этого года.

Об этом вчера на пресс-конференции в Москве сообщил замминистра регионального развития Владимир Дедюхин. Одним из критериев станет наличие стратегии развития реги-

она и соответственно ее выполнение.

В стратегический план должны входить предложения по развитию региона, оценка инфраструктуры, промышленности, бизнеса и многое другое. Это, как считают в Минрегионразвития, должно помочь рационально распределить ресурсы самого региона и страны в целом, увеличить эффективность действий чиновников.

Из 54 регионов страны только 13 представили планы на будущее. В число

«отличников» вошли Тюменская, Астраханская, Нижегородская и другие области. Однако есть и замечания. «У Московской области прекрасный потенциал. Но она замкнулась и не заметила, что рядом есть и другие субъекты, с которыми надо поддерживать взаимовыгодные контакты», – отметил замминистра.

На вопрос, что будет с теми регионами, которые не подготовят необходимых документов, г-н Дедюхин ответил: «Выгонять их из состава России точно

никто не будет». По его словам, региональные чиновники обязательно справятся с заданием.

«Главы субъектов сами прекрасно понимают, что эта информация нужна прежде всего им самим, – заверил Владимир Дедюхин. – Кроме того, в марте правительство должно представить концепцию развития РФ, куда включены и региональные стратегии. Сроки всем известны, срывать их никто не станет».

Александр ЧЕРНЫХ

ОБЕЩАЮТ КОНЕЦ СВЕТА

ЖКХ

Передача коммунальных ресурсов управляющим компаниям (УК) является прямой угрозой для населения и всего ЖКХ страны.

Таковы итоги экспертного исследования, проведенного Фондом национальной энергетической безопасности (ФНЭБ) и компанией «ПРОФИ-групп», в котором приняли участие

свыше 30 экспертов. «Большинство из них пришли к выводу, что нагружать управляющие компании коммунальными услугами ошибочно, – прокомментировала вчера результаты руководитель проекта Елена Фирсанова. – Нужно отсрочить передачу этих функций в первую очередь из-за неготовности нормативной базы. И для населения нет никаких гарантий, что, собрав деньги за услуги, УК не исчезнут с рынка».

Напомним, что в последних числах декабря депу-

таты Госдумы завернули поправки в Жилищный кодекс, дающие отсрочку собственникам жилья по выбору УК. Теперь за них это вправде сделать местные органы самоуправления. «Главная проблема заключается в том, – считает гендиректор ФНЭБ Константин Симонов, – что знакомые нам ДЭЗы «переоденутся» в УК и придут к населению с другими ценами, мотивируя тем, что наступила конкурентная экономика. Хотя откуда ей здесь взяться?»

Елена КУДРЯВЦЕВА

ПОКУПКА, КОТОРАЯ УДИВЛЯЕТ

АУКЦИОН

Фонд имущества Приморского края продал со второй попытки 2,72% акций железнодорожной перевозочной компании ОАО «Золотое звено». Кому достались акции – пока неизвестно.

«Золотое звено», акционерами которого являются ОАО «РЖД», ряд крупных компаний Приморья и частные лица, владеет подходом к погранпереходу в Китай Махалино – Хуньчунь, станций Камышовая и железнодорожной веткой длиной 20,3 км, идущей от российской-китайской границы к Дальневосточной железной дороге. Ветка заработала еще в 2004 году, но при пропускной способности 3 млн тонн в год ее грузооборот не превышал в среднем 300 тонн в месяц. Как сказали «Гудку» в службе международных связей ДВЖД, грузы в этом направлении в настоящее время не идут вовсе, а о планах менеджмента «Золотого звена» относительно развития этого транспортного коридора ничего неизвестно. Зато известна сумма кредиторской задолженности компании – на 1 июля 2006 года она составляла 13,863 млн руб.

Несмотря на немалые долги, инвесторы прояв-



Сейчас движение по «Золотому звену» нельзя назвать напряженным

Фото: Максим Каширин

ляют интерес к «Золотому звену». Так, победитель первого аукциона по продаже краевого пакета акций компании, состоявшегося в октябре 2006 года, предложил за 17,65 тыс. акций 10,252 млн руб. Причем стартовая цена лота была в десятки раз меньше – всего 880 тыс. руб. Однако итоги аукциона пришлось отменить, поскольку покупатель не смог в положенный срок выплатить необходимую сумму. Ценные бумаги вновь выставили на продажу на тех же условиях, и 2,72% акций ОАО «Золотое звено» достались некоему физическому лицу. Имя его, а также цену, за которую ушел лот, пока не называют. Как пояснила председатель краевого фонда имущества Валентина Игнатенко, договор о

купле-продаже акций подписан, но нет уверенности, что итоги торгов не будут снова аннулированы – никто не дает гарантий того, что победитель рассчитается в срок. Известно лишь, что конечная цена оказалась куда выше ожидаемой. Но это лишь усугубляет подозрения госпожи Игнатенко в финансовой состоятельности покупателя. «Нынешняя цена оказалась еще выше той, что была предложена в ходе первого аукциона, она превзошла все пределы, мыслимые и немыслимые. Мы не верим, что это будет оплачено», – заявила она «Гудку», предложив для окончательной ясности подождать 10 дней, когда истечет отведенный для оплаты акций срок.

Павел УСОВ

АТОМНАЯ «ПОБЕДА»

ФЛОТ

На Балтике начались ходовые испытания самого крупного в мире атомного ледокола «50 лет Победы».

Строительство корабля началось в 1989 году на Балтийском судостроительном заводе, к концу 1993 года корабль перемес-

тили из сухого дока в акваторию завода. Но нехватка финансирования надолго задержала вступление атомохода в строй.

За время вынужденного простоя у ледокола даже сменилось имя – первоначально названный «Уралом», он был переименован в «50 лет Победы» – именно к этой дате судостроители рассчитывали закончить работу над кораблем. Но опять же из-за недостаточ-

ного финансирования им это не удалось. Теперь же корабль-гигант длиной 159 м, шириной 30 м, водоизмещением 25 тыс. тонн и скоростью 18 морских узлов отправился на двухнедельные ходовые испытания. После их завершения атомоход поступит в распоряжение Мурманского морского пароходства.

Татьяна ОБЧАРОВА,
соб. корр. «Гудок»
Санкт-Петербург

ПОГРАНЗОНЫ МЕНЯЮТ ГРАНИЦЫ

АКТУАЛЬНО

Вчера истек срок, до которого региональные власти могли внести в Погранслужбу Федеральной службы безопасности (ФСБ) РФ предложения по созданию пограничных зон.

Как сообщалось ранее, с 1 апреля этого года вдоль Государственной границы РФ устанавливается 25-километровая режимная пограничная зона, въезд в которую будет осуществляться по пропускам. Однако местные власти приграничных регионов высказывали опасения, что это скажется на экономическом развитии территорий, вызовет непонимание населения,

сократит поток туристов. Например, в граничащей с Финляндией Карелии размер погранзоны составит около четверти территории республики.

«Установленные зоны и правила пограничного режима не являются догмой, – сообщили «Гудку» в центре общественных связей ФСБ. – Сегодня во всех регионах проходят совещания, работают специальные группы, одним словом – идет непрерывный процесс адаптации с учетом местных особенностей».

Так, из пограничных зон уже исключены курортные города Ейск, Анапа, Новороссийск, Геленджик, Туапсинский район, Туапсе, Сочи в Краснодарском крае, Махачкала, Каспийск, Избербаш, Дербент в Дагестане. Упрощается пропускной режим в Ростовской области.



Чтобы попасть на курорт, расположенный в погранзоне, отдыхающему достаточно будет предъявить путевку

Фото: ИТАС

Несколько дней назад в управлении Забайкальской железной дороги прошла встреча руководителей магистралей с представителями Погрануправления ФСБ по Республике Бурятия и Читинской области. На

НОВОСТИ

Корея ускорит Азербайджан

Азербайджанская государственная железная дорога (АГЖД) ведет переговоры с южнокорейскими транспортными компаниями о запуске в республике скоростных поездов. В случае достижения соглашения первый скоростной маршрут свяжет Баку и Гянджу. Согласно проекту поезд будет двигаться со скоростью 200 км/ч.

Вопросы финансирования будут обсуждены на последующих этапах переговоров. Кроме этого, Азербайджан планирует импортировать из Кореи новые составы.

Народ оценил дружбу

В январе 2007 года Аналитический центр Юрия Левады провел опрос россиян на тему отношения к Белоруссии и ее президенту. Около трети респондентов назвали Александра Лукашенко «хитрым и коварным политиком», примерно столько же уверены, что он «уважаемый лидер белорусского народа». 10% опрошенных считают белорусского президента «последним диктатором Европы», а еще пять – «единственным настоящим другом России».

Социологи также отмечают, что за последнее время в России уменьшилось число людей, заявляющих о своем хорошем отношении к Белоруссии. Если в 2003 году такую позицию занимали около 90% респондентов, то в начале 2007 года – около 73%.

По данным «Левада-Центра», решение России о повышении цен на газ для Белоруссии поддержали 52% россиян, немногим более четверти респондентов высказались против.

В Нижний Новгород возвращается фуникулер

В Нижнем Новгороде начались проектные изыскания для строительства фуникулера. 150-метровая линия, часть которой пройдет по тоннелю, свяжет старинный район города на берегу Волги Скобу с находящейся на Дятловых горах территории кремля.

Проектные работы ведет институт «Нижегородград-данНИИПроект», а подрядчиком сооружения фуникулера станет австрийская фирма «Доппельмайер», имеющая опыт прокладки подобных линий в Альпах. Строительство оценивается в 85 млн руб. Эти средства в равных частях выделят бюджеты Нижегородской области и Нижнего Новгорода. Намечено, что работы начнутся в апреле и завершатся до конца 2007 года.

Новый фуникулер будет повторять старый маршрут. В Нижнем Новгороде этот вид транспорта работал в свое время в течение 35 лет – начиная с 1896 года.

Мигранты не повлияют на цены

Ограничения на работу мигрантов в розничной торговле не должны привести к ликвидации рынков в России. Такое мнение вчера высказал после завершения селекторного совещания глава Роспотребнадзора, главный санитарный врач России Геннадий Онищенко.

«Мы не допустим не только спекулятивного повышения цен и снижения номенклатуры, прежде всего продовольственных товаров, но и сворачивания сети рыночной торговли, которой пользуются у нас малообеспеченные слои населения», – подчеркнул он.

Глава Роспотребнадзора уточнил, что в настоящее время «прежде всего опасения вызывает Дальний Восток». «В европейской части ситуация более-менее спокойная», – сказал он.

Российские инвестиции в ЕС

Россия намерена увеличить инвестиции в страны Европейского союза. Об этом заявил в Москве представитель российского президента по связям с ЕС Сергей Ястржембский. По его данным, в 2005 году российские компании вложили в экономику ЕС лишь \$10 млрд, в то время как Китай и Индия – \$70 млрд. Такая ситуация не устраивает Россию, но она улучшится с планируемым в этом году вступлением страны во Всемирную торговую организацию, считает г-н Ястржембский.

Касаясь подписания нового соглашения о партнерстве между Россией и Евросоюзом, он высказался за то, чтобы зафиксировать в нем принципы взаимоотношений в сфере энергетики. Они должны быть прозрачными, основываться на единых подходах и исключать дискриминацию.

Индийский гигант прибавил в весе

После напряженных торгов индийская корпорация Tata Steel приобрела англо-голландскую сталелитейную компанию Corus. После поглощения гигант индийской металлургии станет пятой по величине металлургической группой в мире. Tata Steel согласилась выплатить 608 пенсов за каждую акцию англо-голландской компании (\$11,3 млрд).

Ее конкурент – бразильская компания Comanhia Siderurgica Nacional (CSN) остановилась на цене 603 пенса за акцию. Металлургическая компания Corus появилась в 1999 году в результате объединения британской British Steel и голландской Hoogovens. На ее предприятиях по всему миру работают 47,3 тыс. человек, из них 24 тыс. – на трех заводах в Британии.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

ных вокзалах России при продаже билетов до станции, находящейся в пограничной зоне, пассажиров должны предупреждать о порядке въезда в нее. Многим пассажирам пропуск в погранзону может не понадобиться: например, если он едет на лечение, достаточно будет предъявить паспорт и путевку. Также не потребуются пропуск транзитным пассажирам.

Как утверждают в Погранслужбе ФСБ, получить пропуск не составит труда. Заявление на него можно будет подать как лично, так и отправив по электронной почте, факсу или обычным письмом. И несмотря на то, что прием предложений и замечаний от регионов прекращен, в ведомстве отмечают, что процесс уточнения погранзон будет продолжаться.

Вячеслав СТЕПОВОЙ

ТЕЛЕФОНЫ «ВОЛГОТАНКЕРА» ЗАМОЛЧАЛИ

СУД

Прокуратура Самарской области опротестовала решение областного суда о возврате на дооформление дела по обвинению четырех топ-менеджеров судоходной компании ОАО «Волготанкер» (Самара) в мошенничестве и легализации незаконных доходов.

«Решение суда основано на том, что прокуратура якобы создала препятствие обвиняемому для ознакомления с делом, — сказал корреспонденту «Гудка» начальник отдела по особо важным делам областной прокуратуры Александр Макаров. — Мы считаем, что всю процедуру следствия вели четко в рамках российского законодательства. Тем более что подследные уже больше года изучают материалы».

Между тем корреспондент «Гудка» в течение двух дней не мог дозвониться до московского офиса управляющей компании «Волготанкер». В МТС заявили, что телефоны «отключены за неуплату».

Справка «Гудка»

ОАО «Волготанкер» является одной из крупнейших в Европе судоходных речных компаний в области перевозок нефтеналивных грузов. Оно входит в группу компаний «Волготанкер», которая объединяет 11 российских судоходных, судостроительных, судоремонтных и сервисных компаний. Флот «Волготанкера» насчитывает 353 судна общим дедеитом 1,25 млн тонн и состоит из танкеров, нефтерудовозов, барж и вспомогательного флота различного назначения. Крупными акционерами ОАО «Волготанкер» являются государство (20%), а также офшорные компании Anamet Limited (19,5%), Porex Holdings Limited (18,6%), Flexmere Holdings Limited (13,19%), Corant Holdings Limited (11,56%), Henry Assett Inc (9,38%), аффилированные с менеджментом компании.



Крупнейший в России речной танкерный флот оказался не нужен своей стране

Фото ИТАР-ТАСС

Как сообщила ранее корреспонденту «Гудка» старший помощник прокурора области Валентина Калгаткина, уголовные дела возбуждены в отношении главного бухгалтера Любови Базильской, руководителя службы безопасности Евгения Артюхова, руководителя судоходной политики Юрия Исачева и руководителя Самарского филиала компании Владимира Корякова.

«Всем им предъявлено одно и то же обвинение, поскольку они действовали в сговоре, — сказала Валентина Калгаткина. — Топ-менеджеры компании привлекаются к уголовной ответственности по ст.159

(мошенничество), ст.174 (легализация денежных средств), ст.201 (злоупотребление полномочиями) УК РФ».

По версии следствия, действия обвиняемых нанесли государству ущерб в размере 1 млрд руб.

Как уже писал «Гудок», суммарные налоговые претензии к «Волготанкеру» за 2001 – 2004 годы превышают 3 млрд руб. В настоящее время по искам ФНС и прокуратуры арестовано практически все имущество, а также около 70% акций компании.

«Изначально в уголовном деле фигурировали семь руководителей компании, — пояснила представитель прокуратуры. — Однако впоследствии материалы по делу председателя совета директоров управляющей компании «Волготанкер» АМС Александра Александровича, исполнительного директора Андрея Азарина и Ильи Канцельсона (гражданин США, глава датской компании Volgotanker Marine Services) были выделены в отдельное производство, поскольку эти лица находятся за пределами России».

Рафаил БИКУХАМЕТОВ

СОЕВЫЙ ТЕРМИНАЛ

ПРОЕКТ

До конца первого квартала группа компаний «Содружество» запустит в эксплуатацию крупнейший в СНГ комплекс по глубокой переработке маслосодержащих культур. В результате объем перевозок по Калининградской железной дороге увеличится на 2,5 млн тонн.

Вчера группа компаний «Содружество» объявила о завершении строительства глубоководного морского терминала в Калининградской области. Морской терминал будет специализирован на перевалке сельскохозяйственных грузов и оснащен автоматизированными пневматическими системами погрузки-выгрузки. Грузооборот комплекса составит до 2 млн тонн на сыпых и до 300 тыс. тонн наливных грузов в год.

Начальник пресс-службы группы компаний Юрий Бударин отказался рассказать «Гудку» о транспортной схеме проекта и о предстоящем распределении грузопотоков, однако в пресс-службе сообщили, что проект осуществляется в рамках строительства крупнейшего в СНГ производственного комплекса по глубокой переработке маслосодержащих культур. Производственный комплекс включает маслоэкстракционный завод производительностью 3,4 тыс. тонн соевых семян в сутки, элеватор общей вместимостью 166 тыс. тонн и хранилище растительных масел общим объемом хранения 42 тыс. тонн. Общий бюджет проекта составил \$300 млн, из них \$250 млн направлено на капитальное

строительство, остальные \$50 млн – оборотные средства. Предприятие расположено на единой территории совместно с морским терминалом и комплексом хранилищ вдоль береговой линии участка Калининградского морского канала. Выход на полную проектную мощность намечен на первый квартал 2007 года.

Технические возможности морского терминала позволяют принимать до 12 тыс. тонн в сутки соевых бобов морским транспортом с последующей переработкой на хранение для переработки на маслоэкстракционном заводе. Производственное сырье будет доставляться морем из Америки и Бразилии. Дальнейшая отгрузка широта, произведенного на заводе, предусматривает транспортировку морским и железнодорожным транспортом (до 3 тыс. тонн в сутки), а также автомобильным транспортом (до 150 тонн в сутки). Продукция предназначена для реализации на внутреннем рынке России.

Также терминал будет осуществлять прием с морских судов танкеров до 6 тыс. тонн в сутки тугоплавких экзотических видов растительных масел, передавать их на промежуточное хранение и отправлять далее железнодорожным транспортом (до 4 тыс. тонн в сутки). Произведенное соевое гидратированное масло будет вывозиться морским (до 6 тыс. тонн в сутки) и железнодорожным (до 1,5 тыс. тонн в сутки) транспортом. На терминале

предполагается оказание услуг по техническому обслуживанию судов, швартуемых у причала.

По словам начальника транспортной службы ЗАО «Содружество – Соя» Василия Чекана, компания инвестировала в развитие железнодорожной станции Шиповка (Калининградская железная дорога) 37 млн руб. Построены подъездные железнодорожные пути от станции Шиповка до производственного комплекса. Их протяженность – более 6 км. Парк выставочных путей рассчитан на отстой 120 вагонов (132 цистерны, 120 зерновозов или крытых вагонов). В выставочном парке будут использоваться как вагоны ОАО «РЖД», так и собственные цистерны для масла, которые будут обслуживаться двумя локомотивами ТЭМ18. Кроме того, построен пункт подготовки и промывки вагонов, а также пункт технического обслуживания локомотивов.

Напомним, что в апреле 2006 года ЗАО «Содружество – Соя», реализующее инвестиционный проект, в числе первых получило свидетельство о внесении в единый реестр резидентов ОЭЗ в Калининградской области. Компания уже имеет опыт строительства промышленного предприятия в регионе: в 2000 году был введен в эксплуатацию завод по производству концентратов и премиксов ООО «Рыбфлотприм» на территории морского торгового порта в Калининграде.

Оксана ПЕРЕПЕЛИЦА

Справка «Гудка»

Основной деятельностью ГК «Содружество» является производство и реализация кормов и их компонентов для сельскохозяйственных животных и птицы, реализация соевого широта, рыбной муки и глютеина, мясное и молочное птицеводство, производство и реализация продуктов питания.

ОБЪЯВЛЕНИЕ

ОАО «Российские железные дороги» проводит открытый конкурс № 341 на право заключения договора поставки наборов питания готовых блюд в поезда с вагонами повышенной комфортности для нужд ОАО «РЖД» в 2007 году

Конкурс состоится 6 марта 2007 г. в 11.00 по адресу: Москва, ул. Новорязанская, д. 12.

Конкурсные предложения организаций принимаются до 12.00 5 марта 2007 г.

Организатором открытого конкурса является Росжелдорснаб – филиал ОАО «РЖД».

Наименование продукции: скомплектованные наборы питания для предоставления пассажирам в вагоны экономического класса и готовые быстрозамороженные блюда для предоставления горячего питания пассажирам в вагонах экономического и бизнес-класса.

Детальная информация, касающаяся предмета конкурса и порядка его проведения, содержится в конкурсной документации.

Конкурсная документация может быть получена участниками конкурса после осуществления безвозвратного платежа в размере 5 000,00 руб. с учетом НДС, счет для оплаты которой можно получить по письменному запросу организации.

В запросе необходимо указать следующую информацию: номер открытого конкурса, полное

название организации, банковские реквизиты, контактный тел./факс, контактное лицо.

Запрос на выставление счета направляется по факсу: (495) 504-03-91.

Для получения конкурсной документации при себе необходимо иметь:

- оригинал платежного поручения с отметкой банка;
- карточку с основными сведениями об организации (реквизиты);
- паспорт;
- доверенность (на сотрудника) или копию решения о назначении на должность (для генерального директора/директора).

При наличии всех вышеуказанных документов конкурсную документацию можно получить по адресу: Москва, ул. Новорязанская, д. 12, каб. 415 в рабочие дни с 9.30 до 17.30 (в пятницу до 16.30), перерыв с 12.00 до 12.45.

Информацию о проведении конкурса можно получить по телефону: (495) 262-30-07, факс: (495) 504-03-91 (vershinina@erzds.ru, afanasyeva@erzds.ru).

НОРМАТИВЫ ПОМЕШАЛИ

Окончание.
Начало на 1-й стр.

Однако, как пояснили «Гудку» в отделении пути и путевого хозяйства ВНИИЖТа, некоторые нормативы не только готовы и утверждены, но уже в прошлом году применялись при путевых работах на линии Санкт-Петербург – Москва. Однако таковых оказалось очень мало. И не все из утвержденных нормативов были применены в полной мере. Так, созданная по нормативам ВНИИЖТа опытная партия рельсов не прошла своевременную сертификацию в этом же институте. В итоге рельсы эти на главный ход ОЖД не попали.

Как оказалось, разработанных нормативов, готовых лечь на стол руководству компании для согласования, недостаточно.

«Нам как проектировщикам необходимо решение вопросов, связанных с инфраструктурой остано-

вочных пунктов, — сказал Геннадий Елисеев. — При движении поездов более 200 км/ч пешеходные переходы в целях безопасности должны строиться на разных уровнях относительно путевого полотна. Однако таких требований в регламенте нет вовсе. Некоторые имеющиеся нормативы неконкретны и не могут использоваться в проектировании».

В ОАО «РЖД» «Гудку» прояснили ситуацию. Главный инженер департамента капитального строительства компании Юрий Андренко сообщил, что небольшая задержка с утверждением окончательной редакции новых нормативов реконструкции магистралей Москва – Санкт-Петербург под скорость 250 км/ч связана с их доработкой. По его словам, нормативы долгое время корректировались в Германии.

Заместитель начальника департамента научно-технической политики ОАО

«РЖД» Вячеслав Ермаков в свою очередь сказал, что окончательный вариант разработанных ВНИИЖТом и компанией нормативов был отправлен на независимую экспертизу в немецкую фирму Die consult. В процессе экспертизы нормативы претерпели некоторые изменения. Использован богатый опыт немцев по реконструкции существующих в Германии железных дорог под высокоскоростное движение. Экспертиза уже полностью закончена, и все документы вернулись в ОАО «РЖД».

Заместитель начальника департамента также отметил, что по плану нормативы для реконструкции магистралей Москва – Санкт-Петербург под скорость 250 км/ч должны быть окончательно утверждены 1 февраля 2007 года. Возможно, это произойдет на несколько дней позже.

Вице-президент ОАО «РЖД» Валентин Гапанович сказал «Гудку», что ранее

отсутствие нормативной базы действительно сдерживало начало работ по реконструкции магистралей Москва – Санкт-Петербург под движение со скоростью 250 км/ч. Однако серьезная работа по выработке необходимых технических решений, проделанная специалистами компании, учеными ВНИИЖТа, увенчалась успехом. Нормативы разработаны, прошли независимую экспертизу в немецкой компании Die consult и находятся сейчас на рассмотрении у президента ОАО «РЖД». Разработанные нормативы будут использоваться РЖД при реконструкции магистралей Москва – Санкт-Петербург и других направлений, где целесообразно вводить высокоскоростное движение. В компании уже приступили к разработке нормативов для модернизации и строительства участков под скорость 350 км/ч.

Светлана ХАБИРОВА
Александр ШУГАЕВ

ДВМП ВЕРНУЛОСЬ К ЭМИССИИ

АКТИВЫ

Вчера на фондовом рынке возобновилось размещение дополнительной эмиссии обыкновенных акций ОАО «Дальневосточное морское пароходство».

Директор департамента акционерного капитала ДВМП Станислав Вартаган сообщил корреспонденту «Гудка», что совет директоров еще в конце 2006 года принял решение о размещении по открытой подписке около 411 млн обыкновенных акций судоходной компании номинальной стоимостью 1 руб. Это составляет около 25% уставного капитала компании.

Однако в связи с тем, что ДВМП в декабре прошлого года расторгло договор о ведении реестра акций с ЗАО «Единый регистратор» («Гудок» писал о приостановке действия лицензии этой фирмы), было принято решение о временном прекращении размещения ценных бумаг на фондовом рынке. Лишь в середине января текущего года совет директоров утвердил нового регистратора в лице ОАО «Объединенная регистрационная компания». После чего было возобновлено размещение дополнительной эмиссии акций.

По данным Станислава Вартагана, рыночная стоимость одной обыкновенной акции компании в настоящее время

на РТС составляет около 50 центов.

Как сообщил ранее «Гудок», часть средств от размещения доэмиссии планируется направить на приобретение 50% акций ООО «Фирма «Трансгарант». При этом акционеры группы компаний «Промышленные инвесторы» (владеет около 82% акций ДВМП) на выкуп доли в «Трансгаранте» намерены направить не более 10 – 15% средств от размещения доэмиссии. Оставшуюся часть намерены выкупить «Промышленные инвесторы».

Генеральный директор ООО «Трансгарант» Сергей Гушин заявил «Гудку», что в настоящее время на базе ДВМП создается уникальная мультимедийная компания. «Холдинг объ-

единит морские и железнодорожные перевозки, а также терминальные и логистические центры, — уточнил он. — Мы договариваемся о возможности оперирования частью контейнерного парка ДВМП и можем предлагать контейнеры под погрузку нашим клиентам».

Транспортная группа FESCO (марка ДВМП) планирует затратить на создание интегрированного интермодального транспортного холдинга более \$1 млрд. Инвестиции, по словам гендиректора Евгения Амбросова, будут направлены на приобретение компаний и в инфраструктуру, на увеличение флота, покупку железнодорожного подвижного состава, портовых объектов.

Рафаил БИКУХАМЕТОВ

Международная выставка и конференция железнодорожной отрасли

в рамках Генеральной Ассамблеи UIC

18–20 июня 2007
Москва, Всероссийский выставочный центр

www.railtechrussia.com

Организатор: 115093, Москва, ул. Павловская д. 7, бизнес-центр «Павловский» Тел.: +7 (495) 514 1370 Факс: +7 (495) 514 1371 e-mail: railtech@eme-russia.com При поддержке: 	Международный медиа-партнер: Официальный профессиональный обозреватель: 	Генеральный информационный партнер: ДЕЛОВОЙ ЖУРНАЛ РЖД-ПАРТНЕР Официальный информационный партнер:
--	---	--

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Метрологии нужна структура

Александр ЗАХАРОВ, начальник отдела технического регулирования, лицензирования и метрологии службы технической политики Северной железной дороги:



Фото Николая Курнова

– Система метрологического обеспечения работы российских железных дорог оказалась сегодня в ситуации неопределенности. В распоряжении одних дорог – центры стандартизации и метрологии. Других – системы узловых и опорных лабораторий. Третьи располагают лишь небольшими отделами метрологии, стандартизации, лицензирования и технического регулирования со штатом 4 – 5 человек.

Сейчас, когда подразделения выходят из состава дорог и преобразуются в отдельные филиалы и дирекции, многие специализированные средства измерений остаются вообще без метрологического обеспечения. При этом эталонная база дорог растаскивается по вновь создаваемым подразделениям, нет нормативной базы и типовой структуры метрологических служб дорог, сокращается штат метрологов. Из-за этого на многие годы система метрологического обеспечения рискует стать неуправляемой.

У большинства измерительных приборов истекли сроки эксплуатации, они морально устарели, равно как и измерительные технологии. В большинстве случаев результаты измерений несут очень скудную информацию о состоянии технического объекта и идущих в нем процессах. К тому же информация эта не анализируется в полном объеме и зачастую носит декларативный характер. Но и эту работу вести практически некому.

В штате дорожных структур нет должностей инженеров-метрологов, их обязанности выполняют совместители. Хотя железнодорожные вузы уже несколько лет готовят этих специалистов, их невозможно принять на работу. То же происходит и с должностями инженеров по стандартизации, инженеров по подготовке производства, инженеров по сварке. Перед отраслью стоит вопрос: кто будет внедрять новые технологии и повышать производительность технологических процессов?

Для меня очевидно, что система метрологического обеспечения на дорогах уже не справляется со своими задачами. Например, измерение ширины колеи ведется дистанцирами пути с помощью путевого шаблона, точность которого составляет +/- 1 мм. А контроль качества выполненных путей вагон-путеизмерителем, точность измерения которого может варьироваться до нескольких миллиметров при проходе даже прямого участка пути, не говоря уже о кривых. Следовательно, качество пути оценивается довольно грубо. К тому же нагрузка на путь путеизмерительного вагона гораздо меньше нагрузки грузового. Это нарушает основной принцип метрологии – измерение и контроль объекта в условиях, соответствующих условиям эксплуатации.

Необходимо срочно реорганизовать разрозненную, слабоуправляемую структуру, не имеющую необходимого кадрового состава, единой вертикали управления и системы финансирования. Нужно создать на дорогах дирекции по метрологии и стандартизации (ДМС), которые будут контролировать работу филиалов ОАО «РЖД» и дочерних предприятий. В ведении ДМС должны оказаться все дорожные лаборатории и права на аккредитацию структурных подразделений и филиалов. Также необходимо перенести метрологическую базу дорог и предприятий, входящих в структуру ОАО «РЖД». В результате появится возможность оперативно выполнять поставленные задачи в области метрологического обеспечения производства и технологических процессов. В перспективе дирекции по метрологии и стандартизации помогут решить и стоящую перед ОАО «РЖД» задачу внедрения корпоративной системы менеджмента качества, основанной на международных стандартах ISO 9001. Согласно этим стандартам система метрологического обеспечения производства должна стать инструментом, отвечающим за безопасность движения поездов, надежность технологических процессов и качество предоставляемых услуг.

КОРОТКО

В 2006 году **Забайкальская железная дорога** перевезла 12 млн 546 тыс. пассажиров. В пригородном сообщении услугами дороги воспользовались 7 млн 399 тыс. человек, в дальнем – 5 млн 148 тыс. человек.

На **Восточно-Сибирской железной дороге** в конце января поставлен рекорд участковой скорости движения грузовых поездов – 49,9 км/ч.

На **Октябрьской железной дороге** экономический эффект от внедрения на предприятиях Санкт-Петербург-Витебского отделения технических новшеств составил в 2006 году 1,3 млн руб.

На **Свердловской железной дороге** с вокзала в Екатеринбурге отправился в путь поезд «Милосердие». В течение трех месяцев он будет курсировать по отдаленным станциям.

На **Южно-Уральской железной дороге** комнаты отдыха на вокзале станции Челябинск приняли в 2006 году более 23 тыс. пассажиров.

На **Северо-Кавказской магистрали** в 2006 году для повышения безопасности движения на железнодорожных переездах на их ремонт и оснащение затрачено более 65 млн руб.

Со станций Абаканского отделения **Красноярской железной дороги** в январе отправлено почти 2 млн тонн грузов.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и отделов по связям с общественностью железных дорог

ДОХОДЫ УВЕЛИЧАТ РАЗДЕЛЕНИЕМ

РЕМОНТ

Среди вагоноремонтных дел Октябрьской железной дороги будет проведена специализация на ремонте определенных видов подвижного состава.

«Цеха ремонта колесных пар, автосцепного и автотормозного оборудования на ОЖД сегодня уже соответствуют «Регламенту технической оснащенности», разработанному департаментом вагонного хозяйства ОАО «РЖД» в 2003 году. Организация же кузовного ремонта требует особого внимания, – сообщил «Гудку» начальник дорожной дирекции по ремонту грузовых вагонов (ДРВ) Александр Архипов. – Специализация, которая вводится на дороге, позволит значительно повысить качество ремонта, а также сократить сроки пребывания вагона под ремонтными операциями».

Переход депо на узкую специализацию пока не применялся ни на одной дороге России. Но железнодорожники возлагают на этот проект большие надежды.

«Такой подход поможет улучшить снабжение предприятий запасными частями для ремонта определенного типа подвижного состава. В каждом депо появятся штат квалифицированных работников, специализирующихся на ремонте кузовов определенного типа. А значит, сократится время и улучшится качество ремонта. Однако нужно тщательно проанализировать образование грузопотоков на дороге, чтобы избежать непроизводительной перепройки вагонов в депо, специализированное на ремонте именно этого



Уже сегодня на Октябрьской железной дороге принят курс на узкую специализацию

Фото Николая Курнова

типа кузовов», – заявила «Гудку» начальник сектора по работе с компаниями-операторами департамента вагонного хозяйства ОАО «РЖД» Валентина Берзина.

Анализ грузопотоков ОЖД, проведенный специалистами дирекции по ремонту грузовых вагонов совместно с работниками департамента вагонного хозяйства, позволил определить схему оптимальной специализации предпри-

ятий по кузовному ремонту. Например, если раньше вагонное депо Мурманск ремонтировало 90% минераловозов и других вагонов бункерного типа, то к IV кварталу прошлого года на Мурманское отделение ОЖД поступал совсем другой подвижной состав.

«Из-за роста объемов выгрузки в Мурманском морском торговом порту каменного угля значительно увеличивается нерабочий парк полувагонов. Если

раньше они составляли 6% от общего количества ремонтируемых вагонов, то в настоящее время это уже более 60%, – подчеркнул главный инженер депо Василий Мешалкин. – А к середине нынешнего года, как предполагается, полувагонов на ОЖД будет выгружаться еще на 90% больше». Следовательно, Мурманскому порту нужны предприятия, которые специализируются на ремонте именно

этого типа подвижного состава. Та же специализация определена и для депо Санкт-Петербург-сортировочный-Московский. Сюда полувагоны поступают после выгрузки из портов Автово, Высоцк. Мощности депо Кандакш, Кемь и Петрозаводск будут заняты ремонтом полувагонов на 60 – 70%, остальной объем они будут выполнять за счет вагонов бункерного типа (минераловозов и зерновозов). За депо Волховстрой по-прежнему остается ремонт цистерн.

Мощности депо Санкт-Петербург-сортировочный-Витебский высвобождаются для ремонта фитинговых платформ. Депо Тосно уже сейчас специализируется на ремонте платформ и крытых вагонов. Депо Бологое, расположенное на пересечении главного и широтного на-

Справка «Гудка»

По итогам 2006 года дирекция по ремонту грузовых вагонов ОЖД перевыполнила плановое задание по депоковскому и капитальному ремонту вагонов на 285 единиц. Основу перевыполнения составили ремонт вагонов коммерческих компаний.

В целом же по дороге объем ремонта собственных вагонов увеличился по сравнению с 2005 годом на 21% и составил 9774 вагона. Особенно заметен рост депоковского ремонта частных ваго-

нов в депо Бологое (в 2,5 раза) и в депо Санкт-Петербург-сортировочный-Витебский (в 3,5 раза).

В депо Волховстрой, специализирующемся на ремонте частных вагонов-цистерн, отремонтировано на 1131 вагон (в 1,5 раза) больше, чем в 2005 году. Таким образом, предприятие перевыполнило план по депоковскому ремонту на 6,5%, его вклад в общий доход предприятий ДРВ составил 34% (117 тыс. руб.).

РУКОВОДСТВО НА ВТОРОМ УРОВНЕ

КАДРЫ

Более 60 руководителей предприятий трех железных дорог стали выпускниками Института повышения квалификации Дальневосточного госуниверситета путей сообщения. Все они прошли программу обучения резерва второго уровня.

Дополнительное обучение проходили главные инженеры и заместители начальников дорожных предприятий, которые зачислены в резерв на замещение должностей руководителей структурных подразделений магистрали. 44 из них работают на Дальневосточной дороге, 12 – на Забайкальской, 8 – на Сахалинской.

Обучение шло по 550-часовой программе, причем большую часть времени учащиеся тратили на самостоятельное изучение дисциплин. В Хабаровске они приезжали только на сессию и установочные лекции. По каждому блоку программы – экономика, финансы, управление производством, управле-

ние персоналом – выполнялись курсовые задания. Их практическая часть предусматривала решение производственных задач в области менеджмента, повышения эффективности конкретного участка хозяйства или предприятия в целом. Десять выпускников получили отметки «хорошо» и «отлично» по всем дисциплинам.

Дипломы менеджеров в сфере транспорта слушатели курсов получили 25 января, в Татьянин день.

Вручая их, замначальника ДВЖД по кадрам и социальным вопросам Олег Курунов заявил, что в условиях реформирования железной дороги необходимы руководители новой формации. По его словам, ОАО «РЖД» сейчас нуждается в менеджерах, умеющих организовать транспортный бизнес и готовых осваивать и применять новые технологии.

Павел УСОВ,
соб. корр. «Гудка»
Хабаровск



Заместитель начальника ДВЖД Олег Курунов (справа) вручает диплом заместителю начальника Ружинской дистанции электрификации и энергоснабжения Сергею Дрокину

Фото пресс-службы ДВЖД

И ЧАЙ, И ПОТАНЦЕВАТЬ

КОНКУРС

В Нижнем Новгороде прошел финальный этап конкурса проводников и начальников поездов Горьковской железной дороги.

В профессиональном состязании приняли учас-

тие пять команд от каждой из территориальных дирекций по обслуживанию пассажиров Горьковской магистрали. Проводники начальники поездов отвечали на технические вопросы, демонстрировали умение решать возникающие в пути конфликты и даже пели и танцевали.

В групповом первенстве победила команда «Волж-

ский экспресс» Горьковской дирекции. А в личном зачете лучшей проводницей стала Елена Самойлова, работница поезда «Татарстан» (Казань – Москва). Весной она будет представлять Горьковскую железную дорогу на Всероссийском конкурсе проводниц.

Лариса АНДРЮШИНА
Николай МОРОХИН
Нижний Новгород

ТЕПЛОВОЗ ИСПЫТЫВАЮТ СИБИРЬЮ

ТЕХНИКА

На участке Улан-Удэ – Наушки Восточно-Сибирской дороги начались испытания тепловоза 2ТЭ70, произведенного ОАО «Коломенский завод».

Этот локомотив стал первым из 11 новых магистральных машин, которые в этом году получит локомотивное депо Улан-Удэ в рамках реализации программы по увеличению объема перевозок нефти и нефтепродуктов в Китай.

Тепловоз 2ТЭ70, которому был присвоен номер 001, свой пробный пробег совершил по маршруту Улан-Удэ – Саянтуй – Улан-Удэ 17 января. А на следующий день повел первый грузовой поезд весом свыше 6 тыс. тонн из столицы Бурятии до пограничной с Монголией станции Наушки.

– Уже в первой «настоящей» поездке локомотиву пришлось столкнуться со сложным рельефом южного хода ВСЖД. На перегоне Убукун – Сульфат колес идет на подъем, что существенно осложняет движение поездов, – сообщил «Гудку» начальник локомотивного депо Улан-Удэ Александр Толстухин. – Однако машина легко справилась с этим участком, преодолела его быстрее, чем трехсекционный 2ТЭ10М, который сегодня обслуживает этот маршрут.

По словам начальника службы локомотивного хозяйства ВСЖД Михаила Васильева, тепловоз 2ТЭ70 обеспечивает повышенную силу тяги, что принципиально при прохождении трудных участков. Благодаря этому во время экспериментальной поездки участковая скорость 2ТЭ70 была выше на 8,6 км/ч по сравнению с той, что достигает тепловоз 2ТЭ10М. При этом новая техника значительно экономичнее старой.



Сибирский дебют коломенского тепловоза показал, что этот новичок способен на многое

Фото Ивана Гурова

«На коломенском тепловозе установлен высокоэкономичный дизель-генератор с улучшенными экологическими характеристиками, который позволяет экономить дизтопливо на 20%, а моторное масло – на 7%, – подчеркивает инженер-технолог локомотивного депо Улан-Удэ Александр Сенотрусов.

Тепловоз оборудован комплексным локомотивным устройством безопасности, телемеханической системой контроля бодрствования машиниста. Кабина локомотива оборудована регулируемым штормом, пультом управления и зеркалами обзора состава. Для удобства локомотивной бригады в кабине предусмотрены санузел, бытовая холодильная, подогреватель пищи. В распоряжении машиниста и его помощников предусмотрены ручной насос для дозаправки воды, легкодоста-

вляющаяся лестница для обслуживания узлов, расположенных в верхней части кузова. Кроме того, тепловоз оборудован современной системой пожаротушения.

Хотя, как признались в депо, у машинистов ВСЖД к тепловозу есть и претензии. Много времени уходит на то, чтобы открыть люки бункеров песочниц, а заменить мотор-компрессор весьма проблематично из-за его неудобного расположения. Кроме того, начальник сектора проектно-конструкторского бюро департамента локомотивного хозяйства ОАО «РЖД» Борис Просман считает, что заводу-изготовителю необходимо упорядочить техническую документацию по обслуживанию тепловоза. Сейчас, чтобы изучить конструкцию 2ТЭ70, приходится штудировать больше тридцати отдельных инструкций.

Борис СТУПИН
Улан-Удэ

Подробнее о перспективах локомотивостроения читайте на 5-й стр.

РОССИЙСКИЙ ТЕПЛОВОЗ КОНКУРЕНЦИИ НЕ БОИТСЯ

ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА

ОАО «РЖД» продолжает наращивать закупки тягового подвижного состава. О требованиях, которые компания предъявляет к новой технике, и о том, как на производство локомотивов может повлиять развитие рынка перевозок, рассказал «Гудку» вице-президент – главный инженер ОАО «РЖД» Валентин ГАПАНОВИЧ.

– Валентин Александрович, насколько перспективны и конкурентоспособны новые научные разработки отечественных производителей двигателей?

– На отечественных предприятиях постоянно ведутся работы по улучшению технико-экономических, ресурсных и экологических показателей как серийной, так и вновь разрабатываемой продукции. Только за последние несколько лет была создана серия новых модификаций дизель-генераторов для модернизации устаревшего тепловозного парка со снижением расходов топлива на 12 – 25%, масла – в 2,5 раза и увеличением

моделью в ходе испытаний был дизель 12Д49М-01 – усовершенствованная модификация дизеля 12Д49М. В конструкции нового дизеля реализован целый комплекс технических решений, применяемых на новых модификациях тепловозных дизельных двигателей семейства Д49 в последние годы. Принципиальным преимуществом двигателя 12Д49М-01 является достижение требуемых экологических характеристик в сочетании с улучшением параметров рабочего процесса при оптимальных экономических показателях, в том числе и по расходу топлива.

– То есть можно смело сказать, что новые оте-



Брянский локомотив «Пересвет» (его модель держит в руках Валентин Гапанович) пришел на смену устаревшим украинским тепловозам

Сергей Манаев

ского завода и пассажирских – Коломенского завода. Поставлена задача к 2010 году достичь следующих показателей: удельный эффективный расход топлива 191 г/кВт·ч по ГОСТ 22602, удельный расход масла на угар 0,6 г/кВт·ч, срок службы масла 100 тыс. км пробега локомотива. Ресурс дизеля до среднего ремонта должен составить не менее 1 млн км и до капитального ремонта – 3 млн км пробега.

Сегодня ни одна зарубежная фирма таких показателей не обеспечивает. Следует сделать вывод о чрезвычайной сложности задачи, которая будет решаться комплексом взаимодополняющих мероприятий. Они будут направлены на качественно новый уровень рабочего процесса, технологий изготовления и обслуживания дизелей. И со своей стороны ОАО «РЖД» крайне заинтересовано в эксплуатации на своих путях качественной и конкурентоспособной продукции, не уступающей по своим показателям высоким мировым стандартам.

объема перевозок, подражают им бесперебойное обеспечение локомотивной тягой при условии сокращения эксплуатационных расходов и повышения экономичности перевозок. Понятно, что этим требованиям должен удовлетворять современный тяговый подвижной состав, разработанный на основе последних достижений локомотивостроительной науки и техники. На этом положении и основывается проводимая ОАО «РЖД» политика в области приобретения новых локомотивов.

Мы предъявляем для вновь создаваемых магистральных и маневровых тепловозов с усовершенствованными дизелями такие требования, чтобы в сравнении с эксплуатируемыми локомотивами они обеспечивали повышение силы тяги на расчетном режиме в 1,2 – 1,7 раза, снижение удельного расхода топлива до 15%, удельного расхода масла в 2 – 3 раза, трудоемкости технического обслуживания и текущих ремонтов примерно в 2 раза.

Тепловозы также должны быть оборудованы микропроцессорной системой управления, регулирования и диагностики, автоматической и поглощающим аппаратом повышенной энергоемкости с возможностью их замены без выкатки тележки и демонтажа других узлов, устройством для подогрева теплоносителя дизеля и кабины управления при длительном отстое тепловоза в «горячем» резерве с отключенным дизелем, системой учета расхода дизельного топлива, топливонагревателем.

Кроме того, пассажирские тепловозы должны оснащаться системой энергоснабжения вагонов пассажирского поезда. – **Комфортнее ли станет в кабине тепловоза машинисту?** – Одним из главных требований, предъявляемых

принятия мер по обеспечению соответствия дизелей требованиям по экологической безопасности.

В связи с этим необходимо выдвинуть следующие требования к экологическим характеристикам тепловозных дизелей по выбросам вредных веществ. Компонировка дизеля нового поколения должна соответствовать специфике его применения на тепловозах. Неохлаждаемые выпускные коллекторы целесообразно располагать в развале цилиндров, привод газораспределения каждого ряда цилиндров осуществлять от своего распределительного вала, должно быть использовано фланцевое крепление главного генератора к дизелю. На дизеле должна предусматриваться возможность расположения турбокомпрессоров как со стороны главного генератора, так и с противоположной стороны с целью оптимальной компоновки воздухопроводов для подачи воздуха в дизель и на охлаждение тяговых агрегатов через единый блок фильтрации.

– Валентин Александрович, а как складывается мировая тенденция к повышению цен на топливо, в том числе и на дизельное?

– При прогнозируемом росте цен на дизельное топливо крайне актуальным является его замещение

другого оборудования газотурбовоза. Применение газотурбовозов на участках Свердловской железной дороги при вождении составов весом 6000 тонн позволит, по оценкам, снизить затраты на топливо до 40% по сравнению с тепловозом 2ТЭ116, а на Северной железной дороге предполагается заменить газотурбовозами тепловозы серии 3ТЭ10.

ляется железнодорожным перевозчиком и имеет парк собственных локомотивов. На широкие полигоны в перевозках грузов вышли компании «Транс-Ойл», «Балттранссервис», «Новая перевозочная компания» и другие, которые используют для своих целей не только собственные вагоны, но и локомотивы. Локомотивный парк частных перевозочных ком-

Справка «Гудка»

Тенденция мирового развития тепловозного дизелестроения последних десятилетий показывает, что усовершенствованные двигатели нового поколения для магистральных тепловозов должны отвечать следующим высоким требованиям:

- цилиндрическая мощность должна быть не менее 250 – 300 кВт;
- удельный эффективный расход топлива при нормальных атмосферных условиях не должен превышать 191 г/кВт·ч;
- расход топлива на холостом ходу должен быть не более 1,2% от расхода топлива на режиме полной мощности;
- суммарный расход масла в эксплуатации должен быть не более 0,4% от расхода топлива;
- назначенный ресурс дизеля до среднего и капитального ремонта должен составлять соответственно не менее 1 млн и 3 млн км пробега тепловоза.

В частности, одно только уменьшение удельного эффективного расхода топлива с 204 до 191 г/кВт·ч позволит увеличить кпд дизеля с 41,2% до 44,4%, а кпд тепловоза – с 33,1% до 35,3%. Это уменьшит только эксплуатационные затраты на топливо почти на 7%.

Справка «Гудка»

Наша страна является родиной тепловоза. Еще в начале XX века русскими учеными и инженерами была проделана огромная теоретическая и экспериментальная работа по созданию мощного поездного тепловоза. В начале 1900-х годов профессор В.И. Привекайский разработал оригинальный проект реверсивного тепловозного двигателя внутреннего сгорания. В 1908 году по его проекту двигатель был построен на Путиловском заводе.

В 1905 году Н.Г. Кузнецовым и А.И. Одиновым был предложен проект локомотива с дизельной установкой. В 1912 году профессор А.Н. Шелест создал оригинальный проект тепловоза с газовой передачей. Огромный вклад в дело тепловозостроения внес профессор Ю.В. Ломоносов. Первый в мире работоспособный тепловоз был построен в нашей стране по проекту профессора В.Я. Гаккеля в 1924 году.

ресурса на 30%. Созданы новые дизель-генераторы для глубокой модернизации тепловозов 2ТЭ116 с обеспечением поосного регулирования силы тяги.

В декабре 2006 года на Коломенском заводе проведены экологические сертификационные испытания 12-цилиндрового дизеля Д49 мощностью 3400 л.с., являющиеся самым ответственным этапом получения типового допуска соответствия новым европейским экологическим стандартам от допускающего ведомства Kraftfahrzeug-Bundesamt (Германия).

Техническая служба аттестационного процесса – компания TÜV NORD (Германия) подтвердила соответствие дизелей семейства Д49 требованиям Европейской директивы 97/68/ЕС с дополнением 2004/26/ЕС в части экологических требований к локомотивным дизелям, которые вступят в силу в 2009 году.

Следует отметить, что в ходе подготовительных исследований и экспериментальных работ конструкторами найдены принципиальные технические решения, которые позволяют продолжить работы по выполнению требований 2012 года. Базовой

чественные дизели способны выйти на зарубежный рынок?

– По мнению экспертов, проводивших аттестацию первого российского двигателя по европейским стандартам, его создание стало значительным достижением отечественного дизелестроения, поскольку определяет конкурентоспособность данной отрасли на международном уровне

Справка «Гудка»

Для новых тепловозов 2ТЭ70 и 2ТЭ70БС Коломенским заводом разработаны новые модификации дизель-генераторов 2А-9ДГ-01 и 2А-9ДГ-02. Изготовлены и поставлены Брянскому заводу дизель-генераторы 21-26ДГ и 21-26ДГ-01 с 12-цилиндровыми дизелями мощностью 2500 кВт для тепловозов 2ТЭ25К и 2ТЭ25А. Конструкторско-технологические решения, внедренные на этих двигателях, позволяют увеличить межремонтные пробеги в 1,5 раза. Все выпускаемые дизель-генераторы имеют сертификаты соответствия.

На ряде модификаций внедрены электронные регуляторы мощности и частоты вращения, системы перепуска воздуха для увеличения приемистости и для снижения расхода топлива.

Расход топлива по дизелю, полученный при испытании тепловоза 2ТЭ70 ВНИИЖТ на Испытательном кольце в Щербинке, составил 194,8 г/кВт·ч, что на 6,7% меньше допускаемой величины по техническим условиям.

и сохраняют для Коломенского завода возможность экспорта двигателей в страны ЕС.

В настоящее время ведутся разработки дизеля мощностью 4800 л.с. для грузовых тепловозов типа ТЭ35 Брян-

– **Каковы основные требования, предъявляемые к современным двигателям и локомотивам?**

– Те высокие требования, которые предъявляются к ОАО «РЖД» в области обеспечения возрастающего

Справка «Гудка»

Магистральные грузовые тепловозы нового поколения ТЭ25, ТЭ35 мощностью 2500 – 3500 кВт в одной секции с электрической передачей переменного тока и переменного-постоянного тока со служебной массой 138...150 тонн должны обеспечить силу тяги расчетного режима 300 – 350 кН. Конструкционная скорость должна быть 120 км/ч.

Перспективные пассажирские тепловозы ТЭП25, ТЭП35 мощностью 2500 – 3500 кВт при служебной массе 129...135 тонн должны обеспечить силу тяги расчетного режима 170...210 кН при скоростях расчетного режима 42,3 и 48,0 км/ч. Конструкционная скорость пассажирских тепловозов должна составлять 140 км/ч. Тепловозы должны обеспечивать расчетные тяговые параметры при максимальной высоте над уровнем моря до 1300 м.

удобное управление, удобный и безопасный доступ ко всем приборам и агрегатам при управлении, техническом обслуживании и ремонте. Кабина управления должна быть оборудована системой кондиционирования, обеспечивающей комфортные параметры микроклимата.

– **Сейчас очень серьезные претензии предъявляются к экологическим показателям...**

– В последние годы за рубежом поэтапно ужесточаются требования к эмиссии вредных веществ в отработавших газах тепловозных дизелей. Директивами Европейского международного союза железных дорог (членом которого является Россия) предусмотрено ужесточение ограничений на вредные выбросы дизелями железнодорожного транспорта. Эти ограничения подлежат учету российскими стандартами по экологии, что потребует

газом. Эксплуатационные затраты на топливо снижаются при этом почти на 50%, токсичность выхлопных газов уменьшается в 1,5 – 2,0 раза, а дымность практически отсутствует.

В настоящее время ОАО «РЖД» активно участвует в создании газотурбовоза с газотурбинным двигателем мощностью 8300 кВт, имеющего к.п.д. 30%, работающего на сжиженном метане. На газотурбовозе применена оригинальная система подготовки газа, не имеющая аналогов в мире. Сжиженный метан под давлением поступает в специальный топливочный теплообменник, расположенный в выхлопном устройстве двигателя. В этом теплообменнике жидкий газ газифицируется до температуры 140°C и затем поступает в камеру сгорания. Эта система значительно упрощает систему подготовки газа и экономит место для

КОЛОМЕНСКИЙ ДИЗЕЛЬ ВЗЯЛ ЛУЧШЕЕ У ВМФ

ИННОВАЦИИ

ОАО «Коломенский завод», которое в прошлом году вошло в состав ЗАО «Трансмашхолдинг», работает сразу на двух заказчиков – Военно-морской флот и железные дороги. По мнению генерального директора завода Анатолия Андреева, это помогает предприятию выпускать высокотехнологичную продукцию.

Основное направление работы ОАО «Коломенский завод» – проектирование, промышленное производство и сервисное обслуживание магистральных локомотивов и дизельных агрегатов, установленных на тепловозах, электростанциях, большегрузных самосвалах и морских судах.

«Например, в 2005 году мы построили автоматизированный дизель-дизельный агрегат ДДА12000,

– говорит главный конструктор предприятия по машиностроению Валерий Рыжов. – Два таких агрегата вошли в состав главной энергетической установки головного корвета «Стерегущий». ДДА12000 умкомплектован двумя современными дизелями мощностью по 6000 л.с. каждый и имеет микропроцессорную систему управления». По его словам, хотя в принципе требования к двигателю для ВМФ и двигателя,

предназначенному к эксплуатации на железнодорожном транспорте, различаются, но конструкторы завода поставились лучше из новых наработок, появившихся при подготовке «военно-морского» двигателя, перенести на двигатели для тепловозов.

Это, прежде всего, касается технических решений, которые позволяют достигать высокой мощности при минимальных расходах топлива и масла. Тем не менее, хотя работа для Военно-морского флота для предприятия очень важна, основной заказчик его продукции все-таки ОАО «РЖД», так как компания приобретает более 60% от всего объема произведенной продукции.

По мнению Валерия Рыжова, двигатели Коломен-

ского завода, предназначенные для эксплуатации на новых локомотивах ОАО «РЖД» (2ТЭ10, 2ТЭ116, 4ЧЭ3, М62 и др.), а также предлагаемые для модернизации выработавших моторесурс тепловозов, не уступают двигателям зарубежных компаний ни по экономическим, ни по экологическим, ни по ресурсным показателям.

Это подтверждено и результатами международных конкурсов. Например, двигатель 1А-9ДГ трехфазной подачи топлива выиграл тендерные испытания в Германии у двигателей Caterpillar и MAK, а двигатель 1А-9ДГ показал лучшие результаты в сравнительных эксплуатационных и стендовых испытаниях в соревновательстве с двигателем 7FDL компании General Electric, несмотря на то что 7FDL обо-

родован электронной системой топливноподачей.

«Создание современного форсированного надежного дизеля, то есть сложнейшей тепловой машины импульсного действия, занимают 8 – 10 лет, это при напряженной работе и совсем не гарантированном успехе, – говорит Валерий Рыжов. – Тем не менее нашему заводу удается разрабатывать и внедрять новые, перспективные разработки».

За последние несколько лет на предприятии была создана серия новых модификаций дизель-генераторов для модернизации устаревшего тепловозного парка ОАО «РЖД» со снижением расходов топлива на 12 – 25%, масла – в 2,5 раза и увеличением ресурса на 30%.

Созданы новые дизель-генераторы 18-9ДГ (3600 л.с.)

для глубокой модернизации тепловозов 2ТЭ116 с обеспечением поосного регулирования силы тяги. Среди всех разработок есть то, чем в Коломне гордятся больше всего. В декабре 2006 года на заводе проведены экологические сертификационные испытания 12-цилиндрового дизеля Д49 мощностью 3400 л.с. Техническая служба аттестационного процесса – компания TÜV NORD (Германия) подтвердила соответствие дизелей семейства Д49 Европейской директиве 97/68 ЕС.

По словам Валерия Рыжова, принципиальное преимущество двигателя 12Д49М-01 заключается в достижении требуемых экологических характеристик в сочетании с улучшением параметров рабочего процесса при оптимальных экономических

показателях, в том числе и по расходу топлива.

В 2005 году ОАО «Коломенский завод» стало составной частью ЗАО «Трансмашхолдинг». «Научно-исследовательские и опытно-конструкторские разработки в сфере локомотивостроения и дизелестроения требуют немало затрат, и для их финансирования заводу необходимы дополнительные средства, которые может выделить лишь такая мощная структура, как «Трансмашхолдинг», – говорит Анатолий Андреев. – Разделение сферы деятельности между холдингом и нашим предприятием понятно. Коломенский завод занимается научно-технической разработкой и изготовлением техники, а

«Трансмашхолдинг» – производством нашей продукции на рынке».

По его словам, два года, в течение которых завод работает в системе «Трансмашхолдинга», стали для предприятия успешными. В подтверждение этого Анатолий Андреев приводит конкретные цифры: если в 2004 году объем выпуска товарной продукции ОАО «Коломенский завод» равнялся 4 млрд 300 млн руб., то 2005 год – первый год работы под эгидой ЗАО «Трансмашхолдинг» – предприятие закончило с показателем 5 млрд 500 млн руб. Окончательные итоги 2006 года пока не подведены, однако имеющиеся предварительные данные говорят о том, год отработан с положительными финансовыми результатами.

Полосу подготовки Всеволод КОМУЛЕНКО



КТО-КУДА

А Я

ЗА АКЦИЯМИ

СБЕРБАНКА!

ОТКРЫТАЯ ПОДПИСКА НА АКЦИИ СБЕРБАНКА РОССИИ

ПРИЕМ ЗАЯВОК С 30.01.2007 г. ПО 19.02.2007 г.

Подробную информацию
Вы можете получить в филиалах Сбербанка России,
а также на сайте Сбербанка России <http://www.sbrf.ru>

Справочные телефоны Сбербанка России:
(495) 974-66-77; 974-77-61; 974-66-46; 974-73-87

Россия, 117997, г. Москва, ул. Вавилова, 19. Факс: 957-57-31
Телекс: 414733 SBRF RU. Телетайп: 114569 SBRF RU. <http://www.sbrf.ru>



СБЕРБАНК РОССИИ

Основан в 1841 году

Настоящий документ не представляет собой предложение преимущественных прав или Акций или приглашение осуществлять преимущественные права или подписываться, в зависимости от обстоятельств, на преимущественные права или новые обыкновенные акции (далее – «Акции») Сбербанка России, подлежащие размещению в соответствии с решением о дополнительном выпуске акций, утвержденным Наблюдательным советом Сбербанка России 21 декабря 2006 г. и зарегистрированным Центральным банком Российской Федерации 27 декабря 2006 г., в какой-либо юрисдикции, в которой такое предложение или приглашение будут неправомерными, и не предназначено для выпуска, публикации или распространения в Соединенных Штатах Америки, Австралии, Канаде, Японии или в какой-либо иной юрисдикции, в которой такое предложение или приглашение ограничено.

Настоящий документ не является предложением или продажей преимущественных прав или Акций в Соединенных Штатах Америки. Преимущественные права и Акции не были и не будут зарегистрированы в соответствии с Законом США 1933 г. «О ценных бумагах», в действующей редакции (далее – «Закон «О ценных бумагах»») или в каком-либо регулирующем органе по ценным бумагам какого-либо штата или иной юрисдикции Соединенных Штатов Америки и не могут предлагаться или продаваться в Соединенных Штатах Америки в отсутствие регистрации или соблюдения применимого исключения из правил о регистрации. Сбербанк России не регистрировал и не имеет намерения зарегистрировать какую-либо часть предложения преимущественных прав или Акций в Соединенных Штатах Америки, и не имеет намерения осуществить публичное предложение ценных бумаг в Соединенных Штатах Америки.

В любом Государстве-участнике Европейской экономической зоны, которое применяет Директиву 2003/71/ЕС (совместно с любыми применимыми реализующими ее мерами, действующими в любом Государстве-участнике, далее – «Директива о проспектах»), настоящее сообщение адресовано только квалифицированным инвесторам и предназначено только для квалифицированных инвесторов в таком Государстве-участнике в значении Директивы о проспектах или иным инвесторам, которым оно может быть адресовано на законном основании в соответствии с Директивой о проспектах.

Настоящее сообщение может быть распространено только среди (и предназначено только для) (i) лиц за пределами Соединенного Королевства, (ii) профессиональных инвесторов, подпадающих под регулирование Статьи 19(5) Приказа 2005 г. «О финансовой рекламе», изданного в соответствии с Законом 2000 г. «О финансовых услугах и рынках» (далее – «Приказ»), или (iii) компаний с высоким уровнем собственного капитала или иных лиц, которым оно может быть на законном основании сообщено в соответствии со Статьей 49(2)(a) - (d) Приказа (все такие лица совместно далее именуются «соответствующие лица»). Преимущественные права и Акции доступны только соответствующим лицам, и любое приглашение, предложение или договор о подписке, покупке или ином приобретении таких преимущественных прав или Акций будет сделано только соответствующим лицам или заключено только с соответствующими лицами. Любое лицо, которое не является соответствующим лицом, не должно полагаться на данный документ или его содержание и не может действовать, полагаясь на данный документ или его содержание.

НОВОСТИ

Автобус на батарейках

100 км со скоростью 40 км/ч способен преодолеть уникальный 28-местный пассажирский автобус, разработанный специалистами крупной энергетической компании Японии «Хокурику дэнриоку» и университета Фукуи. Главная особенность ультрасовременного транспортного средства состоит в том, что в движение его приводит 480-килограммовая литий-ионная батарея. Как сообщает руководство «Хокурику дэнриоку», «мотор» автобуса – аккумулятор – можно зарядить на 50% от его энергоемкости всего за 30 минут, что резко повышает удобство его использования. По оценкам специалистов, использование транспортных средств с литий-ионными батареями может на две трети сократить выбросы в атмосферу углекислого газа по сравнению с выбросами автомобилей с дизельным двигателем. Испытания нового автобуса начнутся в ближайшее время в расположенном на побережье Японского моря городе Тоямия и будут проходить в течение февраля.

Пример для подражания

Благодаря реализации комплекса мер по обеспечению безопасности дорожного движения в ФРГ с каждым годом становится безопаснее на дорогах, хотя число автомашин постоянно возрастает. Об этом говорится в докладе, опубликованном федеральной дорожной службой.

В минувшем году дорожно-транспортные происшествия (ДТП) унесли жизни 5 тыс. человек – на 6% меньше, чем в 2005 году. Ежедневно на дорогах страны умирали 14 человек, тогда как 15 лет назад – в два раза больше. В 2006 году в ДТП погибли всего 130 детей – на 20% меньше, чем в предыдущем году. Весьма позитивным аспектом является также то, что количество ДТП, в которых один из участников находился в состоянии алкогольного опьянения, уменьшилось по сравнению с предыдущим годом на 2 тыс.: до 20 тыс. случаев, «капля в море» в 2 млн 230 тыс. зарегистрированных в ФРГ в общей сложности ДТП.

Первая ласточка

Первый американский коммерческий транспортный самолет, оснащенный лазерной системой защиты от переносных зенитных ракетных комплексов (ПЗРК), отправился в полет из международного аэропорта Лос-Анджелеса (штат Калифорния). Эта лазерная система под названием «Гардиан» разработана корпорацией «Нортроп – Грумман» и установлена на самолете MD-10 частной почтовой компании «Федерал экспресс». Нынешний полет, по словам специалистов, знаменует начало летно-эксплуатационных испытаний новой системы, которая базируется на разработках, уже применявшихся военными. Системе «Гардиан» предстоит обеспечить безопасность полета на наиболее уязвимых для ПЗРК участках – при взлете и посадке. Как предполагается, система должна обнаружить пуск ракеты ПЗРК и затем направить луч лазера на головку самонаведения ракеты, что должно вывести ее из строя. По словам представителей корпорации, луч лазера является невидимым и безопасен для человеческого глаза. К марту 2008 года в эксплуатации будет находиться девять самолетов MD-10.

Бум ветряной энергетики

Дефицит углеводородного сырья, растущие цены на нефть и газ способствовали буму ветряной энергетики в мире. К такому выводу приходят эксперты германского Федерального союза ветряной энергетики (БВЕ). По данным союза, в прошлом году был установлен новый рекорд: в мире начали действовать ветряные энергетические установки совокупной мощностью около 15 тыс. МВт, что соответствует мощности 15 крупных тепловых или атомных электростанций. Для сравнения: в 2005 году мощность введенных в строй новых ветряков составила 11,8 тыс. МВт. Наиболее активно ветряная энергетика развивалась в прошлом году в США: там прирост мощностей экологически чистой энергии ветра составил 2,7 тыс. МВт – 18% глобального показателя.

По данным БВЕ, сегодня с помощью экологически чистой энергии ветра в мире производится около 180 млрд кВт/ч электроэнергии, что составляет около 1% ее потребления. Мощность действующих на планете ветряков оценивается в 75 тыс. МВт. При этом Германия лидирует по абсолютным цифрам: в стране насчитывается около 19 тыс. ветряных энергетических установок совокупной мощностью около 19,5 тыс. МВт, за счет которых покрывается до 7% потребностей страны в электроэнергии. В США мощность ветряков составляет около 13 тыс. МВт. По оценке БВЕ, бум ветряной энергетики в обозримой перспективе продолжится.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

ВОЗРОЖДЕНИЕ «ЕВРОТУННЕЛЯ»

ПОЕХАЛИ

Парижский коммерческий суд одобрил план реструктуризации задолженности британско-французской частной компании Eurotunnel, обслуживающей транспортный туннель под проливом Ла-Манш.

Приветствуя решение судебной инстанции, которое избавило предприятие от процедуры банкротства, президент Eurotunnel Жак Гунон заявил, что оно возродится в лице новой компании под названием Groupe Eurotunnel. «Мы будем работать засучив рукава», – сказал он журналистам.

В декабре прошлого года план преобразования Eurotunnel, внешний долг которого достигает астрономической суммы 9 млрд евро, одобрили 88 держателей ценных бумаг компании, в распоряжении которых находится 69% голосующих акций. Согласно предложенному варианту реструктуризации задолженности Eurotunnel, которую планируется осуществить за 36 месяцев, размер долга предприятия будет сокращен в два раза – до 4,3 млрд евро. На рефинансирование европейские банки выделяют кредит 4,16 млрд евро с 40-летним сроком погашения.

Долги у компании Eurotunnel появились временно с ее рождением. Предприятие начало работу в 1994 году, уже имея долг 2 млн фунтов. Строительству транспортного туннеля под Ла-Маншем быстро превратилось в финансовую бездну, поскольку первоначальные сметы расходов на постройку оказались крайне малы.

Несмотря на благоприятное решение судебной инстанции, нельзя сказать, что для руководства Eurotunnel отныне решены все проблемы. Предложенный план реструктури-



Президент Eurotunnel Жак Гунон заявил, что предприятие возродится в лице новой компании под названием Groupe Eurotunnel

зации еще предстоит утвердить 800 тыс. частных владельцев облигаций, которые понесли серьезные финансовые потери в результате падения стоимости акций Eurotunnel на бирже. Им дано время высказать свое мнение до конца февраля.

Наблюдатели же прогнозируют, что при реализации плана по обеспечению рентабельности компании ее настоящие миноритарные акционеры смогут сохранить за собой лишь 13% акций.

Таким образом, они полностью потеряют контроль над Eurotunnel, который перейдет к банкам-кредиторам, уже сосредоточившим в своих руках 87% акций нового предприятия.

Автор книги «Скандальный Евротуннель» французский журналист Марк Фрессо утверждает, что кампания по реструктуризации предприятия обусловлена именно стремлением избавиться от миноритарных акционеров. «Это организованное ограбление малых акционеров», – заявил он.

Согласные с этим мнением держатели акций на внеочередном заседании генеральной ассамблеи пайщиков намерены детально обсудить процедуру предложенного руководства предприятия реструктуризации.

Между тем уже известно, что биржи Лондона и Парижа намерены возобновить торги по акциям Eurotunnel, которые были временно приостановлены в мае 2006 года на отметке 44 евроцента за акцию.

ТУРЕЦКИЙ МАРШ

ПОДРОБНОСТИ

Турецкий премьер предлагает ввести в многомиллионном Стамбуле квоту на количество автомашин – практику, которой еще нет аналогов в мире.

Глава правительства Тайип Эрдоган, бывший до этого мэром Стамбула, решил радикально бороться с угрожающе растущим числом автомашин, стекающихся в 15-миллионный мегаполис. В настоящее время, по данным Статистического общества Турции, в городе только официально зарегистрировано около 3,8 млн транспортных средств, из них 2,8 млн – легковые автомобили.

Эрдоган предложил ввести практику квот или «замораживания» максимального числа автомашин в Стамбуле до 2 млн, что есть убрать из города около 800



В Стамбуле официально зарегистрировано около 3,8 млн транспортных средств

тыс. легковых автомобилей. Премьер уже выступал с подобной инициативой около 10 лет назад, будучи мэром Стамбула, но тогда на него обрушилась жесткая критика.

Сейчас эта идея также не нашла поддержки среди бизнес-кругов и потенциальных избирателей. Руководители местных филиалов известных автопроизводителей в один голос говорят о том, что «подобной практики сокращения ко-

личества автомобилей нет ни в одном городе мира». «Ни в Лондоне, ни в Токио, где проблема трафика также серьезна, подобных ограничений нет. На въездах в город установлены КПП, где каждый автовладелец платит за право въехать в город. Или запрещается въезд в определенное время суток», – отметил заместитель генерального директора компании «Хонда Туркия» Умит Караарслан.

Александр ФЕДОРОВ

«БОИНГИ» ДЛЯ РОССИИ ПОЧИНАЮТ В РИГЕ

ПРОЕКТ

В рижском аэропорту латвийская компания Socors совместно со швейцарской SR Technics открыла крупнейший в Восточной Европе центр обслуживания пассажирских самолетов. В Риге будут ремонтировать лайнеры Boeing-737, Airbus-320 и самолеты среднего класса.

В нынешнем году запланирован комплексный сервис для 60 «боингов» и сотни самолетов среднего типа. Инвестиции в проект со стороны латвийцев превысили \$10 млн. SR Technics (один из лидеров на рынке независимых провайдеров технических услуг для гражданской авиации) согласно имеющимся договоренностям инвестировать в рижскую базу еще без малого \$19 млн. Основные клиенты нового предприятия – авиаперевозчики балтийских стран, России и государств СНГ.

База в гавани Риги официально называется MRO-центр (от английского Maintenance Repair Overhaul – «обслуживание, ремонт,

переделка») – для «лечения» самых популярных воздушных судов в мире. Спрос на его услуги во многом гарантирует опыт компании SR Technics, давно зарекомендовавшей себя на рынке этого вида авиаслужбы. Не исключено, что в этом году ремонт в Риге пройдут самолеты авиакомпаний «Сибирь» и других авиапредприятий России. Кроме россиян в числе потенциальных клиентов прибывают известные диспетчеры Rianair и EasyJet.

«На уровне коммерческих переговоров ремонтировать в Риге готовы многие», – заявил журналистам руководитель проекта Леонид Галич. – Мы планируем принять первые самолеты уже в конце февраля – начале марта».

На начальном этапе решено ремонтировать только Boeing-737, а затем и Airbus-320. Клиентам предлагается сервис максимальной категории сложности – так называемой D-check. Это, по сути, капитальный ремонт «боингов» и «эробусов», необходимый после 20 тысяч часов налета конкретным лайнером. Срок проведения таких работ, в том числе фюзеляжных и по переборке двигателей, – от 20 дней до двух месяцев, а стоимость – от миллиона долларов.

Характерно, что территория рижского пассажирского аэропорта в последнее время обрастает внушительным комплексом различных фирм и компаний, так или иначе связанных с обслуживанием полетов. Новый ремонтный центр относится к их числу. Ангар для планового восстановления лайнеров занимает 4,5 га и имеет высоту 24 м. Одновременно в нем размещаются три «боинга» и еще две машины меньшего размера из разряда «корпоративных».

За счет удобного географического положения рижане по сравнению с другими аэропортами Европы могут предложить более конкурентоспособные цены. Компания «Аэрофлот» сейчас ремонтирует самолеты отечественного производства в аэропорту Шереметьево-2, а вот свои «боинги» вынуждена отправлять на починку в Западную Европу. Обслуживающее ГАО «Домодедово» акционерное общество Eastline тоже намерено, по словам Леонида Галича, вступить в кооперацию с MRO-центром. Причем российские перевозчики заинтересованы в длительном сотрудничестве с Ригой.

Евгений ВОСТРУХОВ
Рига



Срок проведения ремонтных работ для «боингов», в том числе фюзеляжных и по переборке двигателей, – от 20 дней до двух месяцев, а стоимость – от миллиона долларов

ЦЕНА СГОВОРА

СКАНДАЛ

Европейская комиссия в Брюсселе наложила рекордный штраф в размере 751 млн евро на картель из одиннадцати западноевропейских и японских концернов, производящих промышленное электрооборудование.

Около 400 млн из названной штрафной суммы должно будет выплатить германское акционерное общество «Сименс». В течение 16 лет, как выяснили брюссельские ревизоры, одиннадцать ведущих производителей газозащищенных распределительных устройств (Siemens, Alstom, Mutsibishi Electric Corporation, Toshiba, Schneider Electric, ABB, Aegva, VA Tech и другие) втихую договаривались о завышенных ценах, мирно делили между собой сферы влияния и дружно координировали участие в тендерах, проводившихся



Комиссар Евросоюза по вопросам конкуренции Неэли Крес полна решимости бороться с ценовыми сговорами

по всему миру. В результате фирмы, производящие и распределяющие электроэнергию, вынуждены были платить за изделия, применяемые в электросетях высокого напряжения с целью контроля за потоком энергии и предотвращения коротких замыканий, значительно больше их реальной стоимости.

Негласный «секретариат» противозаконного картеля возглавляли «Сименс», «Альстом» и «Арева», за что и вынуждены ныне заплатить наибольшие денежные штрафы. Картель распался два года назад после того, как ведущие представители швейцарского концерна Asea Brown Boveri (ABB) решили, что называется, «вы-

Справка «Гудка»

Комиссия Евросоюза уже не первый раз выносит суровый приговор создателям картелей. При этом денежный штраф может составить до 10% суммарного оборота фирмы, втянутой в картель. Пять лет назад был разгромлен «витаминный картель», в котором ведущую роль также играл германский концерн BASF. Тогда суммарный штраф составил 855 млн евро. В ноябре прошлого года штрафу в размере 519 млн евро подвергся «каучуковый картель». Взысканные таким образом деньги поступают в бюджет Евросоюза.

Игорь БЕЛОВ
Вена

I II III 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30