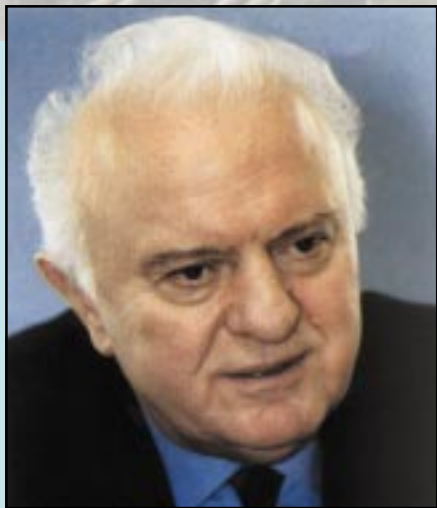


ГРУЗИНСКИЙ СВЕТОФОР ОТКРЫВАЕТ ДВИЖЕНИЕ ПО "ШЕЛКОВОМУ ПУТИ"



*Эдуард ШЕВАРДНАДЗЕ,
Президент Республики
Грузия*

Обращение Президента Республики Грузия Эдуарда ШЕВАРДНАДЗЕ к участникам XXIV заседания Совета по железнодорожному транспорту стран СНГ, Латвии, Литвы и Эстонии.

Уважаемые участники Совета

Позвольте приветствовать Вас в столице Грузии – Тбилиси по случаю проведения XXIV заседания Совета по железнодорожному транспорту, основная цель которого обеспечение экономических связей между государствами Содружества, Латвии, Литвы и Эстонии, координация работы железнодорожного транспорта на международном уровне.

Хорошо известно, что деятельность Совета вносит весомый вклад в развитие и совершенствование железнодорожного транспорта, укрепление сотрудничества, освоение новых интермодальных транспортных маршрутов, обеспечивающих выход на мировые транспортные коммуникации.

Возрождаемый "Шелковый путь" не только свяжет отдаленные евразийские регионы, но и будет способствовать экономической интеграции, что со своей стороны заложит основу увеличению мощностей транспортной, повышению ее технического уровня, развитию современных технологий и систем управления грузопотоками, совершенствованию правовой базы.

Уверен, что и нынешнее заседание Совета явится очередным эффективным и действенным шагом по утверждению тех принципов сотрудничества, к которым стремятся наши страны.

Позвольте пожелать всем участникам Совета успехов в достижении поставленных целей.



ГРУЗИНСКИЙ ТРАНЗИТ 30 МЛН. ТОНН ГРУЗОВ В ГОД В ЛЮБОМ НАПРАВЛЕНИИ



А. ЧХАИДЗЕ
Генеральный директор
ОАО "Грузинская
железная дорога"

Грузинская железная дорога в течении всех 125 лет играла особую роль в деле социального и экономического развития Грузии. Без преувеличения можно заявить, что железная дорога всегда была и будет опорой национальной экономики. От ее исправной работы во многом зависит нормальное функционирование и развитие различных отраслей.

Идея построения железной дороги, соединяющей Черное и Каспийское моря, зародилась еще в 30-е годы прошлого века.

В 1856 году инженер-капитан Статковский, изу-

чив географические, экономические и военно-стратегические условия Закавказья, написал докладную записку о необходимости строительства железной дороги в этом регионе. Основная идея Статковского - соединить Баку с Тифлисом так, чтобы товары доставлялись из Нижнего Новгорода по Волге, Каспийскому морю и далее железной дорогой до Батуми и Поти - Он доказывал возможность перевозки 1,5 миллионов пудов грузов. 10 октября 1872 года впервые в Грузии железнодорожный поезд проделал путь из Поти в Тифлис. Сегодня протяженность грузинской железной дороги - 1586км. Она двухколейная по главному направлению и полностью электрифицирована.

Наша железная дорога проложена по сложному географическому рельефу. Именно сложный рельеф вызвал необходимость строительства в Грузии более 1700 больших и малых железнодорожных мостов и более 40 тоннелей, всего искусственных сооружений около 3,7 тысяч, протяженность которых составляет в целом более 108км.

16 августа 1932 года - знаменательная дата в истории грузинской железной дороги. В этот день прошел первый электровоз, а к 1967 году полностью завершилась электрификация железной дороги.

Железная дорога Грузии во все время своего существования играла решающую роль в социально-экономическом развитии страны, ее актуальность особенно заметна в наши дни. Замкнутые прежде в пространстве Советского Союза государства, сейчас стараются самоутвердиться и наладить новые экономические связи. В деле экономического возрожде-

Продолжение на стр. 3

КОПЕСЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СОДРУЖЕСТВА НЕ ОСТАНОВЯТСЯ НИКОГДА!

Уменьшились простои и необоснованные задержки поездов. Констатируя этот позитивный факт в работе партнеров, Совет СНГ по железнодорожному транспорту не скрывает накопившихся проблем. Однако трудности не отвлекают его от своевременной постановки и кропотливого решения новых задач. В их числе – межгосударственная программа развития информационно-вычислительной сети железных дорог.

Железные дороги традиционно являются самым точным барометром экономических процессов. И в большинстве стран-участниц Содружества они продолжают испытывать на себе властное влияние кризисных явлений, что не могло не сказываться на общей динамике и структуре перевозок (особенно сильно сократились контейнерные перевозки – на 8,5%).

Продолжение на стр. 2



Николай АКСЕНЕНКО
Председатель Совета СНГ по
железнодорожному транспорту.
Министр путей сообщения РФ.
Первый Вице-премьер
Правительства РФ.

НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ И ВЫСОКИЕ СКОРОСТИ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Грузия энергично наращивает грузоперевозки по транспортному коридору ТРАСЕКА.

СТР. 3

ОБНОВЛЕННАЯ СТРАТЕГИЯ И СОЦИАЛЬНОЕ ПАРТНЕРСТВО

Грузинские профсоюзы умело сочетают компромисс с твердой защитой прав трудящихся.

СТР. 4

"ТРАССИБ"- ТРАССА, ОБРАЩЕННАЯ В БУДУЩЕЕ

"Неперспективный проект" может дать потенциал для мощного прорыва России из кризиса.

СТР. 6

ГРУППА КОМПАНИЙ "ТРАНСРЕЙЛ" - ТРИ ИПОСТАСИ ОДНОГО ХОЛДИНГА

Российский транспортный холдинг как удачливый рыночник, осмотрительный инвестор и щедрый спонсор

СТР. 8

К XXIV заседанию Совета по железнодорожному транспорту государств-участников СНГ.

КОЛЕСА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СОДРУЖЕСТВА НЕ ОСТАНОВЯТСЯ НИКОГДА!



Продолжение. Начало на стр. 1

Однако разнообразие ситуаций в каждой отдельной стране хорошо иллюстрируется тем фактом, что в 7 странах Содружества дороги достигли увеличения объемов перевозок по сравнению с тем же периодом прошлого года.

Важным индикатором в работе Совета было общее неуклонное улучшение взаимодействия между администрациями дорог. Оно коснулось оказания помощи порожними вагонами для отгрузки грузов на дорогах других администраций. В 8 раз сокращено количество необоснованных задержек поездов на межгосударственных стыках.

В 3 раза сократился длительный простой вагонов на "чужой" территории. Улучшение наблюдалось в дисциплине соблюдения графика движения поездов, подготовке вагонов в межгосударственном сообщении и оформлении перевозочных документов, хотя отцепка вагонов на границах еще имеет место.

Дирекция Совета рекомендует специально рассматривать каждый случай неподачи вагонов под погрузку предъявляемых грузов. Особого внимания требует работа с контейнерами и их паспортизацией. Для улучшения движения пассажирских поездов необходимо ввести в практику совещания служб перевозок смежных администраций.

Безусловному исправлению подлежит ситуация с длительно простаивающими вагонами "чужой" принадлежности, вплоть до компенсации их собственнику из собственного вагонного парка.

Практика направления порожних "чужих" вагонов в неразрешенном Правилami направлении должна искореняться через систему материальной ответственности нарушающей стороны.

Особому рассмотрению – через систему независимой технической экспертизы – должны быть подвергнуты случаи нарушения безопасности движения в поездной и маневровой работе. В этой связи предстоит уделить внимание улучшению технического и санитарного состояния пассажирских поездов.

Назрела необходимость создания единого классификатора нарушений безопасности движения по железным дорогам государств-участников Соглашения о совместном использовании грузовых вагонов и контейнеров.

В целом необходимо значительно повысить требовательность за выполнение графика движения пассажирских поездов, плана формирования грузовых поездов и соблюдения порядка направления груженых и порожних вагонопотоков.

Урегулирование взаиморасчетов по использованию вагонов "чужой" принадлежности будет продолжено в ходе переписи вагонов и контейнеров. Для этого предстоит большая работа по электронной обработке результатов переписи в ГВЦ МПС России, а также создания необходимого режима для работы переписных бригад, и разработке программного обеспечения переписи.

По-прежнему, актуальной остается проблема увеличения активного парка вагонов по отдельным железнодорожным администрациям (особенно по полувагонам и цистернам). С этой целью рекомендуется железнодорожным администрациям, располагающим крупными ремонтными мощностями, рассмотреть возможность оказания помощи партнерам по Содружеству. Разумеется, эта проблема должна решаться в рамках имеющихся ресурсов каждой администрацией для сокращения числа "чужих" вагонов, задействованных во внутри-государственных перевозках.

На ВНИИЖТ МПС России возложена

объемная задача разработки для всех железнодорожных администраций Содружества единой методики определения потребности в плановых видах ремонта по роду вагонов, для улучшения обеспечения предъявляемых объемов перевозок. Институт также подготовит предложения по повышению экономической заинтересованности в проведении плановых видов ремонта вагонов инвентарного парка и его активного обновления.

В текущем году продолжится активное сотрудничество между администрациями стран Содружества, Латвии, Литвы и Эстонии по подготовке программы развития межгосударственной вычислительной сети железных дорог. На базе существующего информационно-вычислительного центра по учету вагонного и контейнерного парков планируется создать Межгосударственный вычислительный центр. Необходимые учредительные документы будут подготовлены до августа 1999 года. С тем чтобы в сентябре специалисты по информатизации совместно с экспертами железнодорожных администраций смогли доработать проект документов для утверждения на очередном заседании Совета.

Дальнейшее развитие информационного сотрудничества потребует от всех администраций-участниц Совета принятия необходимых мер для переоснащения технических средств сбора, обработки и передачи данных, соответствующих техническим требованиям к архитектуре ИВС "Инфосеть-21". Выполнение этой программы будет находиться под постоянным контролем специалистов по информатизации железнодорожного транспорта.

В связи с переходом на новое кодирование дат в 2000 году отмечается особая важность проводимых администрациями работ, связанных с корректировкой программных средств действующих АСУ. Недооценка этой работы со стороны отдельных администраций может привести к крупным финансовым и материальным потерям для всех участников Соглашения. Такова закономерность работы всех высокоинтегрированных вычислительных систем. Оказывает помощь Комиссия специалистов по информатизации железнодорожного транспорта. Предлагается заключать прямые договоры с организациями-разработчиками и до 1 июня 1999 года согласовать график поставки, испытаний и ввода в эксплуатацию переработанных программных средств, с выделением для них необходимых объектов и проведения комплексных испытаний программ в рамках всех действующих информационных систем. Для аварийных ситуаций резервируется технология ручного режима работы с возможностью последующего восстановления текущей базы.

Для утверждения на XXIV-м заседании Совета выносятся Перечень железнодорожной продукции, подлежащей обязательной сертификации в рамках первого этапа выполнения соответствующего Соглашения. Работа железнодорожных администраций в рамках единого информационного пространства требует более тесного сотрудничества центров научно-технической информации в сфере обмена информацией, представляющей взаимный интерес.

Углубление интеграции коснется также и сферы здравоохранения. Для повышения эффективности диагностики, лечения и профилактики заболеваний железнодорожников и членов их семей рекомендуется использовать единую методику внедрения современных медицинских технологий в лечебно-профилактических учреждениях железнодорожного транспорта государств-участников Содружества.



GEORGIA

ГРУЗИНСКИЙ ТРАНЗИТ
30 МЛН. ТОНН ГРУЗОВ В ГОД
В ЛЮБОМ НАПРАВЛЕНИИ

Продолжение. Начало на стр. 1

ния независимой Грузии железная дорога, как составная часть евразийского транспортного коридора, занимает особое место.

Грузинская железная дорога некоторым образом заменила исторический "Шелковый путь" который проходил по территории Грузии в I веке до нашей эры. Сегодня же новый "Шелковый путь", связывающий запад и восток, север и юг, Европу и Азию становится реальностью. Возрожденный "Шелковый путь" будет свободен от искусственных барьеров и будет функционировать как действенная транспортная система на всем своем протяжении от Европы до Азии и в обратном направлении. С завершением строительства железнодорожных паромных переправ в Поти и в Батуми, интеграция коридора в европейские транспортные сети полностью завершена.

Исследования финансовых и экономических организаций Международного валютного фонда, Мирового банка, Европейского банка реконструкции и развития показали, что Грузия способна пропускать большое количество грузов. Поэтому, международные организации приняли резолюцию о прохождении через Грузию нового международного транзитного маршрута, о реабилитации грузинской железной дороги, для чего разработаны соответствующие проекты и выделяются необходимые средства.

"ТРАСЕКА" - проект, разработанный Еврокомиссией. Его основной задачей является развитие евразийского транспортного коридора. Понятие "транспортный коридор" подразумевает обеспечение сквозной, беспрепятственной, экономически выгодной и безопасной транспортировки грузов.

В мае 1993 года для разработки проекта ТРАСЕКА" состоялась первая встреча рабочих групп из 7 стран (Грузия, Армения, Азербайджан,

Туркменистана, Таджикистана, Казахстана и Киргизии), на которой была принята декларация и утверждены четыре направления проекта: железная дорога, автомобильные коммуникации, порты и морские перевозки, коммерческая и торговая деятельность. Согласно проекту, приоритет отдается развитию, в первую очередь, железной дороги.

Грузинская железная дорога, которую в Советское время называли "тушиковой дорогой" сейчас превратилась в транзитный путь. Это подтверждается созданием регионального проекта о совершенствовании грузино-азербайджанской железнодорожной инфраструктуры - " ТРАСЕКА ".

Заслуживает внимания поддержка экономической комиссии ООН в сфере развития транспортной инфраструктуры Грузии. В июле 1996 года в Женеве был подписан документ о включении Грузии в разработку проекта трансевропейской железнодорожной магистрали (TER). Этот проект предполагает сотрудничество в области модернизации и развития железнодорожных и комбинированных перевозок в страны центральной и восточной Европы. В TER входят Австрия, Венгрия, Болгария, Польша, Чехия, Словакия, Румыния, Хорватия, Словения, Россия и Турция. Присоединение к ним Грузии ускорит получение ею статуса транспортной страны, и предполагает разработку проектов для улучшения грузинской транспортной инфраструктуры и появления новых источников для их финансирования.

25 июня 1997 года в Хельсинки состоялась III Пан-европейская транспортная конференция, на которой проходящая через Грузию евразийская транспортная магистраль была признана приоритетным коридором. Таким образом, Грузия стала членом Пан-европейского транспортного ареала.

В настоящее время Грузия является членом Совета железных дорог стран СНГ и Балтии, Организации экономического сотрудничества стран Черноморского бассейна, Организации международного союза железных дорог.

Для развития железнодорожной сети Грузии большое значение имеют паромные перевозки по Черному морю. Сегодня уже функционируют железнодорожные паромы Поти-Ильичевск, Батуми-Ильичевск. В ближайшем будущем намечено строительство новой международной железнодорожной линии Тбилиси-Карс(Турция), что обеспечит Грузию и другие страны кратчайшей железной дорогой к Средиземному морю.

Грузинская железная дорога состоит из 3 территориальных управлений, электровозостроительного и вагоноремонтного заводов, 11 рельсовых дистанций, 3 локомотивных депо, 7 участков электрообеспе-

чения, 4 дистанции связи, 3 вагонных депо, 3 дистанций гражданских сооружений, систем здравоохранения, просвещения, материально-технического обеспечения, спецслужбы, дорожной полиции по охране грузов, строительных организаций и проектных институтов, вспомогательных хозяйств и служб; всего на железной дороге занято около 25000 человек. Существующие ныне локомотивные и вагонные депо, техническое оснащение дороги позволяют пропускать по магистрали до 30 млн. тонн грузов в год по каждому направлению.

Грузинская железная дорога особое внимание уделяет совершенствованию санитарно-технического состояния пассажирских поездов. Укомплектованы и функционируют фирменные поезда "Аджария", "Имерети" и др., поезда дальнего следования Тбилиси-Москва, Тбилиси-Киев повышенной комфортности.

После распада СССР грузинская железная дорога понесла большие потери. В 1992-93 гг. массовый характер принял грабеж запчастей и деталей, особенно содержащих цветные металлы, одним словом дорога была разворована. Еще два года назад трудно было себе представить, что доходы железной дороги так возрастут, что только в бюджете страны они будут составлять весомую часть.

Президент Грузии Эдуард Шевардnadze в свое время заявил, что государство должно нести международную функцию- тогда доходы и рабочие места будут гарантированы. Время подтвердило правомерность этих слов. Серьезные сдвиги в работе железнодорожного транспорта нашли отражение в качественных и количественных показателях, что сказало и на зарплате работников железной дороги.

Сегодня смело можно сказать, что грузинская железная дорога, пережившая тяжелейший кризис, вступила в новый, весьма перспективный этап своего развития.

В ближайшее время мы ожидаем еще большего роста местных и транзитных грузов и пассажирских перевозок. На сегодняшний день, число стран, осуществляющих перевозки по евроазиатскому транспортному коридору, достигло пятидесяти. Обнадеживают также перспективные грузы из России на Юг, в Турцию и на Ближний Восток.

Одним из действенных рычагов в развитии Грузинской железной дороги является Соглашение между правительствами Российской Федерации и Грузии о координации деятельности железнодорожного транспорта, что обеспечивает совместную деятельность по изготовлению и содержанию подвижного состава, технических средств, обеспечению безопасности движения поездов, организации перевозочной работы, осуществлению единой научно-технической политики и т.д.

Сегодня одной из наиболее важных задач для железнодорожного транспорта является определение своего места в международном сообществе, гармоничная интеграция в мировую экономику, обеспечение устойчивого развития общества.

Мы высоко ценим работу, которую проводит Совет по железнодорожному транспорту государств-участников содружества, стран Балтии и Болгарии, направленную на решение проблем совершенствования эксплуатационной работы и транспортного обслуживания в международном сообщении, укреплении технологического единства железных дорог и решения актуальных для страны и экономики каждой из стран вопросов.



НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ И ВЫСОКИЕ СКОРОСТИ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК



Т. ТАТИШВИЛИ
Начальник Службы
внешних сношений

За все время своего существования Грузинская железная дорога играла решающую роль в социально-экономическом развитии страны, ее актуальность особенно возросла в наши дни. Замкнутая прежде пространством бывшего СССР, Грузия, сегодня успешно налаживает новые внешнеэкономические связи. Грузинская железная дорога, как составная часть Евроазиатского транспортного коридора, занимает особое место в деле экономического подъема независимой Грузии.

Грузинская железная дорога наряду со множеством проблем, в первую очередь, ставит перед собой цель определения собственного места на международном рынке.

На повестке дня стоит вопрос поиска новых выгодных транспортных маршрутов для доступа к широкому рынку товаров и услуг. В этом решающую поддержку оказывают передовые государства мира, международные финансовые институты, другие международные организации и прежде всего - Евросоюз.

В рамках Европейского союза по проекту Трасека была проведена весьма полезная работа по совершенствованию инфраструктуры Грузинской и Азербайджанской железных дорог. В частности, организовано движение транскавказского Логистик-Экспресса для перевозок контейнерных грузов между городами Поти, Батуми - Тбилиси - Баку, Ереван. Проект был завершён прединвестиционными разработками: по рельсовому пути, коммуникациям, подвижному составу, работе совместных предприятий.

За сравнительно короткий период значительно расширились международные связи с ведущими странами мира. Особенно следует отметить тесное сотрудничество с английскими фирмами "Пандрол" и "Ра-

налах". В июне текущего года вступит в строй соответствующий новейшим европейским стандартам, завод по изготовлению железнодорожных шпал, производительностью 96 000 штук в год. С целью повышения скоростной способности железнодорожного сообщения и улучшения конкурентоспособности на транспортном рынке предусматривается применение креплений для рельсов фирмы "Пандрол".

На очереди внедрение в Потийском порту новой технологии системы "Талго" для железнодорожных вагонов международного сообщения с автоматическим переходом с колеи 1520 мм на колею 1435 мм, и обратно. Активно сотрудничаем с германской фирмой "Сименс", французскими "Жейсмар" и "Алкател" и другими.

Благодаря значительной подготовительной работе в 1996 году в городе Серахсе было подписано четырехстороннее Соглашение между Узбекистаном, Туркменистаном, Азербайджаном и Грузией о сотрудничестве в области железнодорожных транзитных перевозок. В этом же году в г. Одессе между Украиной, Грузией и Азербайджаном заключено Соглашение об Евроазиатском транспортном коридоре.

Особо следует отметить подписанное в 1998 году на Бакинской международной конференции "Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа - Кавказ - Азия" с целью восстановления исторического Шелкового Пути.

Грузинская железная дорога является членом ряда международных организаций, в том числе - Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества и стран Балтии, а также Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД).

В своей деятельности ОСЖД, которая объединяет в качестве членов 25 стран и железные дороги Европы и Азии - от Чехии и Польши на



Продолжение на стр. 4

ОБНОВЛЕННАЯ СТРАТЕГИЯ И СОЦИАЛЬНОЕ ПАРТНЕРСТВО



Р.БУГИАНИШВИЛИ
Председатель профсоюза железнодорожников и транспортных строителей

Несомненно, что в необратимом процессе строительства современного демократического общества существенно меняется роль и авторитет профессиональных союзов в деле защиты трудовых, социально-экономических и правовых интересов трудящихся.

Благодаря законам "О профессиональных союзах", "О коллективных договорах и соглашениях" и "Новому кодексу трудовых законов Грузии", создана серьезная законодательная база для обеспечения работ членов профессиональных союзов и широкой защиты их прав.

На протяжении последних лет осуществление демократических реформ и процесс перехода на новые рыночные отношения происходил весьма болезненно, что способствовало снижению общего жизненного уровня населения и возникновению серьезных социальных издержек. Сложившееся положение не могло не коснуться и работников железнодорожного транспорта и транспортных строителей Грузии.

Естественно, что в этих условиях профессиональный союз отрасли не мог полагаться в своей работе на старые шаблонные методы.

Создавшемуся положению профессиональный союз противопоставил радикально обновленную рабочую стратегию и активизацию своих основных функций, направленных на защиту социально-экономических, законных прав и интересов работников. Применяя современные формы и методы работы на основе постановлений, принятых III Съездом железнодорожников, конференциями, пленумами и президиумами, профсоюз реализует свой курс на активное совместное участие в работе дорог аппарата Союза, председателей профсоюзных организаций и профактива. Никогда за все предшествующие годы коллегиальная подготовка и обсуждение вопросов в названных органах не носила столь масштабного характера.

В работе профессиональных союзов практическое применение нашло еще одно значительное новшество. Изучение вопросов для последующего обсуждения осуществляется сегодня при непосредственном участии председателей профкомитетов на основе принципа взаимопроверки и обмена опытом. Предварительное обсуждение результатов проверки проходит на местах с участием профкомитетов и хозяйственных руководителей.

Подобные обсуждения наглядно показали, что в большинстве случаев между профорганами и хозяйственными руководителями

царит атмосфера доброжелательства и взаимного доверия, что не может не способствовать утверждению полноценного социального партнерства.

Применение на практике такого стиля в работе позволило значительно активизировать профсоюзную деятельность, помогло коллективному и конкретному решению различных вопросов, оживлению работы первичных профсоюзных организаций, укрепляя уверенность работников в своем будущем. Основным направлением упорядочения социально-экономических условий работы трудящихся профессиональный союз считал и считает утверждение духа социального партнерства между работодателями и профессиональными организациями на основании коллективных договоров и соглашений.

Исходя из этого, профессиональный союз в своей деятельности уделяет особое внимание разработке отраслевых соглашений и коллективных договоров в трудовых коллективах, включая реализацию двухсторонних обязательств. Профессиональный союз железнодорожников видит в выполнении этой задачи основное средство защиты социально-экономических интересов трудящихся, с помощью которого обеспечиваются базовые гарантии в сфере оплаты труда, обеспечения работой, соблюдения условий труда, компенсаций и других важных сфер защиты прав трудящихся.

Профессиональный союз железнодорожников и подведомственных профсоюзных организаций вместе с административными структурами все более пристальное внимание уделяют составлению и принятию совместных документов и установлению постоянного двухстороннего контроля над их выполнением. В этих важных документах учитывается опыт и практика профсоюзных организаций Европы и стран СНГ. В процессе принятия договоров и соглашений активное участие принимает профактив. Во время договорной кампании на местах было высказано немало значительных предложений со стороны трудящихся, определенная часть которых по настоятельному требованию профсоюзов нашла отражение в отраслевых соглашениях. Надо признать, что по объективным причинам часть высказанных предложений не включена в достигнутые соглашения, что само по себе является отражением компромиссного характера процесса переговоров. Однако в целом, отраслевое соглашение 1998-1999 годов по всем принципиальным позициям полностью соответствует нормам, предусмотренным законом Грузии "О коллективных договорах и соглашениях". Красноречивым доказательством этого является тот факт, что

печения, чем заслужили всеобщую похвалу. При этом было особенно отмечено значение совместной инициативы администрации и профсоюза о введении ежемесячной оплаты труда работников отрасли, ко-

торая затем получила распространение на многих предприятиях и организациях всей республики, не теряя своей актуальности по сей день.

Следует подчеркнуть, что в отраслевом соглашении 1998-1999 годов учитываются льготы, компенсации и гарантии, которые раньше не имели места в договорной практике. Так теперь работник, который имеет 25-летний и более стаж получает 35-процентную надбавку к зарплате, работники, которым исполняется юбилейная дата (50,60,70 и 80 лет) поощряются денежными премиями и подарками, а для женщин, имеющих на иждивении детей до 16 лет, продолжительность рабочего дня сокращается на целый час, при выходе на пенсию (независимо от возраста) работнику вручается единовременная денежная премия из средств предприятий в зависимости от стажа работы:

- до 10 лет – месячная зарплата
- от 10 до 20 лет – полугодовая зарплата
- от 20 до 30 лет – двухмесячная зарплата
- свыше 30 лет – трехмесячная зарплата

В случае первого замужества (женитьбы) работнику выделяется добавочный 15-дневный отпуск, а при рождении первого ребенка – единовременная помощь в сумме месячного заработка. В случае смерти близкого родственника работник получает добавочный пятидневный оплачиваемый отпуск, при этом выделяется посильная материальная помощь. Предприятия отныне частично или полностью возмещают затраченные средства в случае необходимого и неотложного стационарного лечения в больнице. Для семьи работника, скончавшегося на производстве, выделяется материальная помощь в сумме не менее годовой зарплаты. Предприятием полностью возмещаются расходы на похороны. Различная материальная помощь установлена для работников, получивших производственные травмы, а также инвалидов разных групп и т.д.

Достигнутое стало возможным в результате полной поддержки

Продолжение на стр. 5



отраслевое соглашение обобщено профсоюзным объединением страны в республиканском масштабе. Мы первыми провели его регистрацию в Министерстве социальной защиты и бес-



НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ И ВЫСОКИЕ СКОРОСТИ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК



Продолжение. Начало на стр. 1

западе, до Китая на востоке и Ирана на юге, на первое место ставит создание предпосылок сотрудничества при осуществлении международных железнодорожных перевозок между странами Европы и Азии. Деятельность этой организации, в первую очередь, сосредоточена на разработке рекомендаций, обуславливающих внедрение скоростного и высокоскоростного движения, особенно на железнодорожных линиях с колеёй в 1520 мм. Все проводимые работы ведутся с учетом достижений мировой науки в технической области и в тесном сотрудничестве с другими международными организациями.

В 1996 году Грузия присоединилась к международной организации, созданной в рамках ООН (проект ТЕЖ), которая начала свою деятельность в 1990 году с целью улучшения качества и эффективности железнодорожного транспорта в Центральной и Восточной Европе, в том числе в странах членов ОСЖД. В настоящее время в проекте участвуют транспортные ведомства и железнодорожные администрации 11 стран. Конечной целью проводимой работы в рамках ТЕЖ является разработка проектов ТЭО с целью развития инфраструктуры, соответствующей требованиям международных кредиторов, желающих вложить свой капитал в этот регион.

В 1997 году в Париже согласно решению сессии Генеральной Ассамблеи, Грузинская железная дорога стала ассоциированным членом Международного Совета железных дорог (МСЖД).

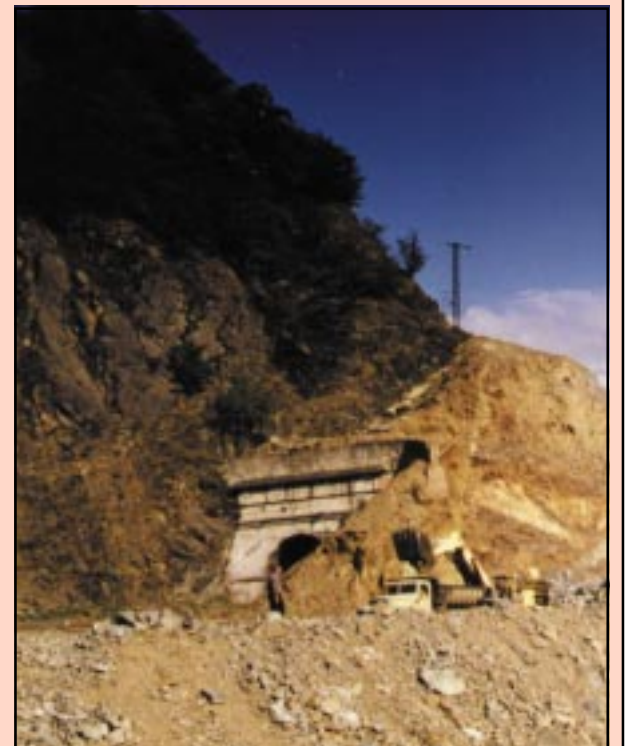
Руководство Грузинской железной дороги заинтересовано в дальнейшем расширении и углублении двухстороннего и многостороннего сотрудничества со всеми железными дорогами и международными организациями на основе взаимной заинтересованности, равенства и взаимопонимания. Наглядным примером этому является наше взаимовыгодное сотрудничество в Совете по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества, Латвии, Литвы, Эстонии и Болгарии.

В ожидании большого форума - XXIV сессии Совета, которое состоится в г. Тбилиси 27 - 28

мая 1999 года предстоит принять основополагающие коллегиальные решения по ряду важных для нас вопросов и определить основные принципы сотрудничества.

Мы надеемся, что в этих решениях будут учтены реальные процессы происходящие в евроазиатском регионе, а также интересы и стремления отдельных членов Совета.

Сегодня можно сказать, что Грузинская железная дорога, пережившая тяжелейший кризис, вступила в новый этап своего развития и готова впредь развивать и углублять международное сотрудничество на уровне железных дорог.



ОБНОВЛЕННАЯ СТРАТЕГИЯ И СОЦИАЛЬНОЕ ПАРТНЕРСТВО

Продолжение. Начало на стр. 4

инициатив профсоюза со стороны администрации, что является ярким свидетельством взаимопонимания и высокого уровня социального партнерства, установившегося между двумя сторонами. Одним из красноречивых свидетельств этого стало проведение по совместному предложению профессионального союза и администрации (постановление № 2715 от 25 августа 1998 года) о проведении на железной дороге смотра-конкурса по упорочению дисциплины и повышению безопасности движения поездов, по итогам которого в октябре этого года будут объявлены победители.

В рамках коренной перестройки профсоюзной работы на местах головной союз одним из важнейших своих приоритетов наметил организацию обучения и переподготовки профработников. Обучение ведется на зональных совещаниях-семинарах с приглашением как своих работников, так и инструкторов из профсоюзного объединения Грузии. При этом особое внимание уделяется участию в образовательной программе международной профсоюзной конфедерации железнодорожников, специалисты которой проводят свои семинары в разных государствах СНГ. Работники нашего профсоюза, прошедшие обучение по этой программе, отмечают исключительную полезность и актуальность подобных семинаров.

Профессиональный союз железнодорожников и транспортных строителей активно сотрудничают с партнерскими профсоюзами стран СНГ, развивая также широкомасштабные связи с солидными международными профсоюзными организациями и объединениями.

На данном этапе взаимоотношения с отраслевым постсоветским профессиональным союзом железнодорожников в основном регулируются международной профсоюзной конференцией железнодорожников, полноправным членом которой с февраля 1997 года является и наш союз. Более того, Президиум профессионального союза единодушно поддержал предложение о вступлении в Международную транспортную профсоюзную федерацию. Надеемся на скорое решение этого вопроса, поскольку наш союз полностью отвечает положениям документации и уставных требований современного профсоюзного движения.

Нет никакого сомнения, что участие нашего союза в совместной деятельности с международными профсоюзами создаст благоприятные условия для цивилизованного решения социальных проблем в отрасли.

В заключении мне хотелось бы от имени железнодорожников Грузии передать участникам ХХІУ заседания Совета по железнодорожному транспорту стран СНГ, Латвии, Литвы и Эстонии пожелания плодотворной работы и осуществления намеченных задач во всех сферах деятельности во имя всеобщей защиты прав и интересов многотысячной армии трудящихся.

Со своей стороны профессиональный союз железнодорожников и транспортных рабочих Грузии приложит все свои усилия, энергию и опыт для реализации принятых Советом решений.



ЖИЗНЬ, ОТДАННАЯ ДОРОГЕ БЕЗ ОСТАТКА

Жизнь железнодорожника всегда была трудной, особенно в послевоенный период, когда приходилось практически заново налаживать работу железной дороги. И если бы не большая любовь к своему делу, преодолеть все лишения было бы значительно труднее.

Именно в этот период и началась трудовая деятельность Элгуджи Шарабидзе на железной дороге, которой он и посвятил всю свою сознательную жизнь. Несмотря на то, что ему приходилось начинать в довольно-таки сложное время, он и по сей день, как и прежде, самоотверженно исполняет с чувством глубокой ответственности свой долг перед Родиной.

- Однажды, когда я работал начальником станции Батуми, - рассказывает Элгуджа Геронтович, - мне позвонили из областного комитета. По какому-то неотложному делу меня разыскивали до часу ночи. Далеко за полночь дозвонились до супруги и она, не постеснявшись высокого начальства, ответила - Элгуджа Геронтович уже давно как переселился из дома на станцию! Настолько она была расстроена тем, что меня в семье фактически не бывало.

Родился Элгуджа Шарабидзе в 1924 году в селе Садмели Амбролаурского района, в самое прекрасное время года, когда прелестная природа Рачи находится в расцвете. Выросший в семье крестьянина, Элгуджа долгое время работал электриком на РичеулаГЭС. До приезда в Тбилиси он никогда не видел железной дороги, хотя кое-что и знал о ее существовании от своего зятя, работавшего машинистом. Этот человек настолько был влюблен в свое дело, что готов был часами рассказывать о своей профессии машиниста. Элгуджа с нетерпением ждал момента, когда представится возможность поехать в город и увидеть своими глазами железную дорогу.

Приехал, увидел и был поражен ее огромными размерами. Первоначально он хотел поступать на медицинский факультет, но тяга к железной дороге пересилила и он, бросив учебу в медицинском институте, поступил в Тбилисский институт инженеров железнодорожного транспорта. Учился хорошо, жил на стипендию, но иногда умудрялся даже помогать родителям.

Быстро пролетели годы. По окончании института был распределен в Россию. С тех пор он постоянно меняет место работы. Начиная с дежурного станции, в разные времена проработал на ответственных должностях. Элгуджа вспоминает как однажды отец написал письмо начальнику Октябрьской железной дороги, где он возглавлял одну из станций, с просьбой не оставлять его на старости лет без единственного сына, попросив отправить Элгуджу на работу в Грузию.

Из Ленинграда пришел следующий ответ: Элгуджу Шарабидзе мы отпустим на работу в Грузию только в том случае, если он будет обеспечен квартирой и назначен на должность начальника станции. И, действительно, со дня приезда в Грузию Элгуджа Шарабидзе назначается начальником станции Батуми.

В памяти осталась работа дежурного на станции "Дно", инженера эксплуатационного отдела, старшего графиста Дновского отделения Ленинградской железной дороги, заместителя начальника станции Новгород Октябрьской железной дороги, но более всего запомнилось повышение на должность начальника станции МГА этой же дороги.

С 1967-1986 гг. работал в Батуми начальником станции. В этот период Элгуджа Геронтович был дважды переведен на должность заместителя начальника Самтредского отделения и оба раза возвращался на прежнюю работу в Батуми. После выхода на пенсию проработал до 1994 г. начальником станций Махинджаури и Батуми.



Элгуджа Шарабидзе

За годы, проведенные на железной дороге, Элгуджа Геронтович получил множество наград. Его грудь украшают "Орден Трудового Красного Знамени" и пять медалей. Он является "Почетным железнодорожником". Ему есть, о чем вспомнить и поделиться воспоминаниями.

Много трудностей выпало на долю Элгуджи. Но молодой возраст позволял ему, не пугаясь, преодолевать их. Курьезом в его жизни было то, что обручившись в деревне с девушкой, он целых 9 месяцев не мог ее навестить, занятый работой на железной дороге...

Элгуджа Геронтович вспоминает, как начальники депо, других хозяйств и транспортной полиции не осмеливались выражать ему свое недовольство тем, что им вместе с ним приходилось сутками находиться на железной дороге. Он был строг, в первую очередь, по отношению к самому себе. Ради дела не жалел ни себя, ни окружающих, а дел было предостаточно: погрузка 400 вагонов, выгрузка 800-900 вагонов, отправление в сутки 24 грузовых и 8 пассажирских составов.

Сегодня, в свои 75 лет, Элгуджа Геронтович выглядит бодро. Он горд тем, что руководство Грузинской железной дороги, внесло его имя в число лучших работников и представило к "Ордену чести". Он считает, что сегодня Грузинскую железную дорогу возглавляет такое руководство, которое сумеет добиться еще больших успехов и достижений. Он верит в слова Президента страны - "Здесь невозможное становится возможным, поэтому и достигаются успехи".

Уже позади самые трудные и тяжелые времена, оставшиеся лишь в воспоминаниях. "Жизнь продолжается и лучшие дни еще впереди" - таков лозунг жизни Элгуджи Геронтовича Шарабидзе, человека, который сознательно посвятил всю свою жизнь железной дороге.

КЛЮЧЕВЫЕ ПОЗИЦИИ В КОРИДОРЕ ТРАСЕКА ГРУЗЖЕЛДОРЭКСПЕДИЦИЯ

Грузинская железная дорога - ключевая артерия между Черным и Каспийским морями, которая соединяет Европу с Центральной Азией, Север с Югом.

С древнейших времен этот участок является важнейшим на "Шелковом пути". Из портов Батуми и Поты вывозились шерсть, хлопок, древесина, грецкий орех, вина и др.

В наши дни важнейшую роль в грузообороте играет экспорт каспийской нефти.

ООО "Грузжелдорэкспедиция" было создано в 1997 году и с тех пор компания является лидером среди экспедиторов Грузии и имеет львиную долю в транзитных, экспортных и импортных перевозках.

"Грузжелдорэкспедиция" занимает ключевые позиции в транспортном коридоре "TRACESA" (Европа-Кавказ-Азия), который действует в рамках программы "TACIS" для стран Закавказья и средней Азии бывшего Советского Союза.

Грузооборот за 1998 год составил 1 653 047 тонн.

Из них:

нефтепродукты - 48 %;
пищевые продукты - 38%;
прочий груз - 14%.

География грузооборота:

Кавказ-41% Средняя Азия - 37% Россия-12%
Страны СНГ- 5% Балтийские страны- 3 % Зарубежные страны- 2 %

Возрождая исторический "Шелковый Путь" коридор дает огромную возможность для укрепления торгово-экономических отношений Востока с остальным миром.

Учитывая удобное местоположение Грузии, выход к морю через порты Батуми и Поты, мы гарантируем быструю и качественную доставку любого груза по любому направлению.

Выполняем следующий сервис:

Компания предоставляет гибкую систему скидок на:

- компьютерный расчет оптимальных маршрутов;
- слеживание грузов до станции назначения;
- мониторинг грузов в пути следования;
- охрану груза.

Компания предоставляет разные варианты отправок:

- контейнерами;
- вагонами;
- мехсекциями.

Наша компания имеет терминалы и сеть представительств и агентов, как в Закавказье, так и за его пределами, что даёт возможность быстро и качественно обслужить клиента. Мы сотрудничаем с крупными компаниями и фирмами.

В их числе:

- "Этсун"(мука и сахар);
- "Башлам"; "ArgomarOil Ltd."; "Техно-Ирс",
- "Русский мир" (нефтепродукты);
- "Мартин Баеур"(чай);
- "Иберия-Петрол"(газ);
- "Сотоби интерпрайсиз"(бананы);
- "Фарелл Лайнс" (прочий груз).

"Грузжелдорэкспедиция" всегда старается обслуживать своих партнеров качественно и по оптимальным ценам.



Г. Микеладзе, Генеральный директор ООО "ГРУЗЖЕЛДОРЭКСПЕДИЦИЯ"



ЗОНЕ БАМА ОСОБЫЙ РЕЖИМ

Реальное возрождение БАМа возможно только после введения на его территории зоны особого экономического режима. Для этого необходим федеральный закон. Но, не дожидаясь его принятия, МПС уже строит подъездные пути к крупнейшим месторождениям Сибири.

Комплекс БАМ призван решить важные общегосударственные задачи – одновременно грандиозные и предельно понятные:

1. Открыть доступ к природным ресурсам огромного региона.
2. Обеспечить кратчайший транзит грузов (сократить перепробег на 500 км.)
3. Создать кратчайший межконтинентальный железнодорожный маршрут “Восток-Запад”.
4. Компенсировать возможные сбои в движении поездов по Транссибу.

Железнодорожный комплекс, построенный в 50-80-е годы, помог с наибольшей эффективностью использовать продукцию Братской ГЭС, Коршухинской ГОК, Братского алюминиевого завода, Нерюнгринского угольного комбината, Усть-Илимского лесопромышленного комплекса, десятков леспромпхозов и заводов ЖБИ, сотен других предприятий. Трасса также позволила приступить к реализации “Федеральной целе-



**Николай Аксененко,
Министр путей
сообщения РФ**

вой программы экономического и социального развития Дальнего Востока и Забайкалья на 1996-2005 гг.”

Такова реальность. Какими же мелкими видятся с высоты свершенного доводы противников сооружения магистрали. Оппоненты проекта и сегодня продолжают наскакивать на БАМ, всячески препятствуя привлечению серьезного научного и практического внимания к его проблемам. Они сопротивляются принятию закона о БАМе, предлагают даже разобрать полотно дороги, игнорируя огромные ценности вложенные в строительство, героический труд людей, бросая, наконец, на произвол судьбы десятки тысяч людей, которых БАМ обеспечивает работой, пищей и кровом.

Убыточность трассы – явление временное. Усилиями МПС и Государственной Думы России уже в ближайшие годы положение резко изменится в лучшую сторону. Начало этому положено в прошлом году.

С возрастанием значимости восточных регионов страны, как источников богатейших природных ресурсов и их географической близости к динамичному рынку АТР определяют приоритет интенсивного развития восточных регионов. Регионы, уже имеющие развитую железнодорожную инфраструктуру, получают приоритет. В нынешних условиях зона БАМа может рассчитывать на значительные источники внебюджетного финансирования **только в условиях особого экономического режима.** С этой целью группой депутатов Госдумы совместно с Советом Федерации и при поддержке МПС подготовлен законопроект, который уже прошел первое чтение.

Целью создания особой зоны БАМ является:

- сохранение и развитие созданных производительных сил путем освоения природных ресурсов,
- социально-экономическое развитие расположенных в зоне БАМ объектов,
- привлечение в зону российских и зарубежных инвестиций и технологий.

В дополнение к таможенным льготам, предоставляемым предпринимателям, осуществляющим деятельность в зоне БАМ, предоставляются на-

БАМ



логовые льготы: освобождение от налога на прибыль сроком на 3 года, снижение на 50% ставки НДС на товары местного производства. Дополнительные льготы устанавливают субъекты, расположенные на этой территории. МПС, на которое Правительством возложены функции по координации экономического развития зоны, обеспечивает загрузку магистрали перевозками грузов.

По инициативе МПС уже создано ОАО “Баминвест”, подготовлена программа хозяйственного освоения и развития зоны БАМа на 1998-2005 гг., которая входит составной частью в федеральную программу экономического и социального развития Дальнего Востока и Забайкалья. Министерству экономики РФ, в частности, поручено учитывать в своих планах рекомендации МПС. По решению коллегии МПС уже прокладывается подъездная линия к Чинейскому месторождению руд и другим месторождениям Кодаро-Удоканского комплекса. Другая ветка дороги на восточном участке БАМ будет подведена к Эльгинскому месторождению угля. Разработкой этого месторождения займется ОАО “Эльгауголь”, одним из учредителей которого выступило управление Дальневосточной железной дороги. **Только эти два проекта позволяют увеличить объемы перевозок грузов по БАМу на 10-15 млн. тонн, ликвидируя тем самым убыточность трассы, при одновременном снижении остроты проблемы занятости.**



КРИЗИС ЛИШЬ



**Николай Кошман,
Заместитель министра
путей сообщения РФ**

Николай Павлович Кошман – военный железнодорожник, прошедший карьеру от командира взвода до заместителя командующего железнодорожными войсками. Его судьба на протяжении почти всей жизни была связана с железной дорогой и стройками в самых разных концах страны – в Сургуте, на Байконуре, Абакане, Тайшете, Трассе, и, наконец, на БАМе – вплоть до 1994 года. Николай Павлович участвовал в восстановлении и разминировании дорог в Чечне, открывал движение до Грозного и Кизляра, восстанавливал мосты через Суиджу у Гидермеса и Прорыв у Кизляра. Работал в Совете Безопасности военным советником в Чеченской республике, курировал вопросы транспорта. По назначению Премьера России работал даже главой правительства Чеченской республики, затем переход в структуру Росспецстроя и после ее ликвидации снова в МПС.

БАМ – уникальная стройка во всех отношениях. В отличие от традиционных методов строительства, когда развивалась структура объекта и лишь потом создавались условия для нормальной жизни людей, на БАМе начали со строительства мощной социальной инфраструктуры, после чего планировалось освоение региона. На всем протяжении БАМа созданы 44 поселка, с горячим и холодным водоснабжением, канализацией, очистными сооружениями, школами, больницами, торгово-общественными центрами, бассейнами. Было сделано все, чтобы люди, работающие здесь, были спокойны за свои семьи, отдаваясь сполна работе.

Но в тот самый момент, когда осталось сделать завершающий шаг – форсированного освоения богатейшего региона – финансирование всего проекта прекратилось. Исключение составил Северо-Муйский тоннель, которому, впрочем, достается лишь десятая от выделяемых средств. Так что практически все строительство в зоне БАМа МПС взымал на себя, включая всю его огромную социальную инфраструктуру.

Идея на огромные расходы, МПС не закрыл ни одного поселка, надеясь на здравый смысл и необходимые спокойные за свои семьи, отдаваясь сполна работе.

ЭТА ТРАССА НАВСЕГДА ВОЙДЕТ В ИСТОРИЮ НАРОДОВ СООБЩЕСТВА И СТРАН БАЛТИИ, ПОСКОЛЬКУ НЕ БЫЛО НИ ОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ СОЮЗА, ПРЕДСТАВИТЕЛИ КОТОРОЙ НЕ РАБОТАЛИ БЫ НА ЭТОЙ ИСТОРИЧЕСКОЙ ТРАССЕ. ПОСТРОЕННОМУ ИХ РУКАМИ ПРЕДНАЗНАЧЕНО ЕЩЕ ПРОДЕМОНСТРИРОВАТЬ СВОЮ ЭФФЕКТИВНОСТЬ. ПОСКОЛЬКУ ДОРОГЕ, ПРОЛОЖЕННОЙ К НЕТРОНУТЫМ КЛАДОВЫМ СИБИРИ И СОКРАТИВШЕЙ ПУТЬ К ОКЕАНУ НА 500 КМ, А В ЯКУТИЮ – НА 600 КМ, ПРЕДСТОИТ СЛУЖИТЬ ГРЯДУЩИМ ПОКОЛЕНИЯМ РОССИЯН И ИХ ПАРТНЕРАМ В XXI ВЕКЕ.

МАГИСТРАЛЬ ОБРАЩЕННАЯ В ЗАВТРА



ТРУДНАЯ, НО ИНТЕРЕСНЕЙШАЯ СТРОЙКА



Ефим Басин,
Председатель Госстроя России



Железнодорожная трасса БАМа, как наиболее щадящий природу транспорт предназначена была соединить тысячakilометровые расстояния в стройную систему сообщений, коммуникаций, мостов, тоннелей, путепроводов. На протяжении добрых полувека о БАМе говорили как решенном деле. И даже при отсутствии средств и оборудования экономическое и военно-стратегическое значение железной до-

роги для хозяйственного освоения Сибири и Дальнего Востока никогда не отрицалась.

Проект БАМа, безусловно, приблизил осуществление этой мечты. Вот почему никакие кризисы не смогли умалить значение содеянного усилиями людей, приехавших в эти безлюдные места со всех концов Советского Союза.

В 30-50-е годы за счет государственных средств было построено 2015 км железных дорог на подходах к БАМу и на конечных участках. Но общее наступление по всему строительному фронту магистрали началось с достоянного решения ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 8 июля 1974 года – ровно четверть века назад.

Циклопический проект предполагал сооружение стержня транспортной инфраструктуры – железной дороги первой категории протяжением 3100 км., второго пути Тайшет-Лена – 740 км, линии Бамовская-Тында и Тында-Беркаит – 400 км.

Осенью 1989 года трасса была введена в эксплуатацию. Проект БАМа, безусловно, приблизил осуществление этой мечты. Вот почему никакие кризисы не смогли умалить значение содеянного усилиями людей, приехавших в эти безлюдные места со всех концов Советского Союза.

Весьма важно людей сначала привлечь в эти места. Чрезвычайно перспективно развивать по БАМу внешние поставки сырья. По завершении проекта путь к Тихому океану по БАМу на 500 км короче чем по Транссибу – это эквивалентно суточному переходу поезда.

тащию по пусковому комплексу. На очередь была поставлена следующая задача – освоение грузовых и пассажирских перевозок, достройка магистрали в полном проектном объеме.

Строительство БАМа – уникальный опыт даже для такой страны как Россия. Около 4000 км современной транспортной магистрали связали воедино огромную территорию в составе Республик Бурятия, Саха, Хабаровского и Приморского краев, Иркутской, Читинской и Амурской областей.

В великом деле не без проблем. И сегодня, на финише проекта, особенно отчетливо проступают допущенные просчеты и ошибки. Да, в разработку проекта необходимо было заложить солидное научное обоснование. Распад Союза и финансовый голод усугубили проблемы БАМа. В зоне магистрали сокращается население, приостановлены планы комплексного освоения региона.

Но и в этих тяжелых условиях нет ни одного человека, который переоценивал бы последствия нынешних трудностей. Взятый правительством курс на решительное преодоление экономического кризиса, на повышение регулирующей функции государства и наращивание темпов производства – верный знак близкого возвращения внимания к освоению богатейшего потенциала территории БАМа с ее нетронутыми запасами топлива, золота, полиметаллических руд, редкоземельных металлов, древесины.

Изменение социально-экономической ситуации в России с особой остротой поставило проблему рационального использования этих богатств. А их сконцентрировано здесь до 30%! Именно отсюда будет черпать Россия силы для своего возрождения в грядущем веке. Именно здесь расположен потенциал для укрепления экономики регионов, повышения уровня жизни населения, усиления позиций России на дальневосточных рубежах.

Определена и схема финансирования работ: за счет федерального и местных бюджетов (25%), внебюджетных источников (35%), иностранных инвестиций на основе концессий (40%).

МОСТЫ БАМа

Что значит строить такую магистраль как БАМ? Отчаянные смельчаки, решившиеся на подобный проект, должны были представить себе его сложность во всей неприкрашенной действительности. Им предстояло прокладывать рельсы там, где на пути громоздились горы, под дерном скрывается обманчивая твердь мерзлоты, а трассу перегораживают десятки рек с многократными паводками за сезон и амплитудой колебания уровня воды до 9 метров! Картину довершал мусонный характер климата.

Трасса предполагала строительство огромного количества искусственных сооружений. И они были возведены! Даже не полностью завершенный проект включает сегодня свыше 3,2 тыс. таких сооружений. В их числе 113 больших, 638 средних и 2412 малых мостов и труб, из них металлических гофрированных труб – 555. Большие многостолбовые мосты соединили берега рек Лена, Верхняя Ангара, Киренга, Чара, Олёкма, Нюкжа, Кованта, Витим (знаменитая Угрюм-река!), Гилой, Зея, Селемджа, Бурей, Амунь, Горин и многих, многих других. Сюда же следует причислить и полукилометровую эстакаду, и мост через реку Амур на линии Комсомольск-Советская Гавань, сданный в эксплуатацию в 1975 году.

Уникальная трасса требовала уникальных технологий и конструкций, применения системы водопропускных труб. Для малых и средних мостов здесь применяли специально разработанные столбчатые опоры, а для больших – оригинальных схем сквозных металлических пролетов “с ездой понизу”. Бурение скважин и изготовление столбчатых опор было поставлено на массовый конвейер. Мерзлота потребовала применить особую – арочную конструкцию фундаментов труб (“плита-экрэн”).

Не меньшую изобретательность пришлось демонстрировать и при сооружении водопропускных труб, которые изготавливались по более экономичной технологии (гофрометалл вместо бетона). Тем самым были сэкономлены миллиарды рублей, сокращены объемы кладки монолита, сэкономлены конструкции металлопроката на пролетных сооружениях.

ТОННЕЛИ БАМА

Первоначальный проект (1942 года) предполагал прокладку 11 тоннелей по кратчайшему расстоянию общей протяженностью 34,5 км. Большая протяженность тоннелей и их прокладка в исключительно сложных топографических и инженерно-геологических условиях – особенность трассы. Всего, с учетом подходов путей пройдено около 70 км выработок, из которых без малого 15,5 км приходится на самый протяженный в России – Северо-Муийский тоннель. Этот тоннель оказался твердым орешком для специалистов, настолько сложны были тектонические условия его пролегания. Но космическая съемка помогла обнаружить разломные зоны на его трассе. Одна из зон протяженностью 800 м состояла из водонасыщенного дезинтегрированного скального грунта с гидростатическим напором свыше 30 атмосфер. Пришлось соорудить дополнительную линию в обход тоннеля с максимальным уклоном 18%. Только завершение ее строительства позволило говорить о вводе БАМа в постоянную эксплуатацию (1989 г).

УСИЛИВАЕТ ЗНАЧЕНИЕ БАМА

димость для России экономического освоения региона БАМа. Я выделил бы несколько главных направлений разработки богатств региона. На первом месте, естественно, лес. Кстати говоря, перерабатывается и вывозится это богатство варварски. От каждого дерева в дело идет сердцевина диаметром 24 см. Все остальное в отходы. Между тем у нас в Тынде есть прекрасный комплекс безотходной переработки древесины. То, что сегодня с БАМа везется лишь деловая древесина – крупнейшая ошибка. Вот и получается, что из того, что мы могли бы заработать, поставляя готовые пиломатериалы, мы теряем процентов 60.

Второй потенциал – уголь. Рядом, в Хабаровском крае страшнейший дефицит угля. До 6 млн. тонн сюда завозят его со стороны. Между тем в зоне БАМа (Хурмули и Ургала), расположены его колоссальные залежи, причем почти на поверхности. Амурская область может получать свой уголь с Гаджинского месторождения (от Февральска туда необходимо проложить 100 км пути).

Что такое для БАМа уголь? Если мы выходим на программу 500 тыс. тонн годовой добычи, то это 1 эшелон за двое суток, если на 1 млн. т – по эшелону ежедневно. И так далее – увеличивая добычу ископаемых в регионе. А этих ископаемых на БАМе – и медь, и титан, и ресурсы Байкала, и драгоценные металлы – вся таблица Менделеева! Два года назад я побывал на Удакане и Чинейском месторождениях – медь в россыпях на поверхности!

А сегодня мы наблюдаем парадокс – никто не хочет ехать на БАМ. И не поедет! Потому что условия для хозяйствования здесь, такие же что и в Москве. Поэтому выход один – *принятие закона об особой экономической зоне*. Любому предпринимателю, зная что придет сюда, он получит серьезные налоговые льготы, не колеблясь приездет в эти места и будет работать. А за ним обязательно последует и иностранный инвестор. У нас есть уже такой пример в Хурмулях – американско-российское СП весьма успешно разрабатывает здесь угольные пасты открытым способом.

Законопроект подготовлен и прошел первое чтение в Госдуме. Обсуждение проекта выявило ряд недоработок, но работа над ним продолжается. Заключение правительства по закону, нас удивило – оно не рекомендует его принимать! Людей отпугивают налоговые льготы. Получается – бояться потерять то, чего еще на свете нет. Между тем мы ясно говорим лишь о трехлетних “канникулах”. Конечно, это недоразумение будет разрешено. И в Минэкономике, и в Таможенном комитете мы находим понимание важности закона и того, что с хозяйственной точки зрения проект БАМа может стать для России настоящим резервом возрождения.

Весьма важно людей сначала привлечь в эти места. Чрезвычайно перспективно развивать по БАМу внешние поставки сырья. По завершении проекта путь к Тихому океану по БАМу на 500 км короче чем по Транссибу – это эквивалентно суточному переходу поезда.

Второе – сохранность грузов на БАМе несравненно надежнее. Возьмем в расчет и другое соображение – любой сбой движения поездов на Транссибе может легко комплексировать БАМ. А транзитный проект? Совсем рядом Китай, где ударными темпами возводится свой “Транссиб”, которому уже удается перехватывать грузы из Сибири.

Уникальность БАМа вытекает еще и из того, что его строил весь Союз. Вы не найдете там ни одного похожего поселка. Каждый населенный пункт на БАМе строила определенная республика или регион России. Ургал строила Украина, и в планировке его вы легко узнаете южный колорит. Тынду возводила Москва и здесь целые кварталы напоминают Пресню. В поселке Динкун вы узнаете Подмоскowie, такую же память о себе оставили Грузия, Азербайджан, Армения, Прибалтика, Казахстан, Башкирия, Ленинград, Саратов. Причем, качество строительства подстегивалось состязательностью между строителями.

БАМ уникален еще и тем, что дал невероятный толчок развитию инженерной мысли. Строителей здесь подстерегали неожиданные трудности – особый температурный режим, мерзлоты, внезапные выходы наледи на поверхность. Для мостов обычные свайные конструкции не подходили. Условия диктовали нетривиальные решения в прокладке трассы и строительстве мостов. Для мостовых опор придумали специальные устройства с керосиновым наполнением, которые, пропуская холод в одном направлении и за-

пирая тепло в другом, образовывали естественный мерзлотный фундамент. Не менее оригинальны и рамные решения конструкций эстакад и мостов. Никакие типовые проекты в этих местах не годились.

Так что на БАМе прошли великодушную инженерную подготовку несколько поколений отечественных инженеров. Я помню, как восхищались американские специалисты, посетившие эти места, инженерной смекалке и невероятным срокам возведения столь трудной трассы.

И вот теперь весь этот вложенный труд, эти развитые коммуникации, мощную инфраструктуру нам предлагают бросить, махнув на все рукою! От 1,2 млн. жителей, решивших связать свою судьбу с зоной БАМа, сегодня осталась половина! Я не знаю, о чем могут думать люди, игнорируя значимость для России таких проектов как БАМ. Те же, кто своими руками возводил эту трассу, и полил потом каждый километр пути и в дурном сне не могут представить себе безразличия к такому делу. Вот почему Министерство путей сообщений, руководители субъектов зоны БАМа делают все возможное и невозможное для того, чтобы трасса не умерла. Перефразируя Маяковского, скажу с уверенностью: *Я знаю, трасса будет!* У нас хватит терпения и единодушных усилий на то, чтобы сберечь БАМ – этот памятник дружбы народов, символ инженерного искусства и человеческого мужества.

Татьяна Пашкова

ГРУППА КОМПАНИЙ TransRail

ТРИ ИПОСТАСИ ОДНОГО ХОЛДИНГА

ПЕРЕВОЗЧИК, ИНВЕСТИТОР, СПОНСОР

О тенденциях в экономике России можно судить по-разному, смотря по тому какой угол обзора избираете вы для формирования своих выводов. Шумные события на государственной арене, постоянно меняющиеся картинка в политическом калейдоскопе невольно приковывают внимание. Однако, куда более важные сведения вы почерпнете для себя из анализа повседневной работы крупных российских компаний, влияющих на производственный климат целых отраслей. Таких, например, как холдинг “ТрансРейл”.



(Экологическая защита) в г. Самара ведется строительство мощной промывочно-пропарочной станции железнодорожных цистерн. Только этот проект позволит резко сократить простои цистерн, улучшить их оборачиваемость, повысит производительность доставки нефтепродуктов при снижении нагрузок на магистрали.

Важнейшая грань этого “чумаемого” производства – полное соблюдение экологических требований, которое достигается новым – пятизвенным – способом очистки цистерн.

Планы холдинга включают также осуществление совместно с АКБ “Экспресс-Волга” и Приволжской железной дорогой проекта “Волгатранстелеком”. Проект предполагает создание цифровых сетей связи для удовлетво-

Получив в 1993 году полномочия фрахтового агента Российских железных дорог, холдинг “ТрансРейл” всего за несколько лет образовал разветвленную инфраструктуру своих отделений. Костяк системы составили совместные предприятия, созданные в странах СНГ и Балтии.

Динамизм “ТрансРейла” опирался на выбранную с самого начала стратегию ключевого игрока на

рынке транспортных услуг, охватывающем трансконтинентальное пространство всей Евразии. Профиль деятельности холдинга включает предоставление партнерам во всем мире маркетинговых услуг по железнодорожному транспорту СНГ, информирование экспедиторов о возможностях и уровне ставок железных дорог СНГ и стран Балтии в перевозках экспортно-импортных и транзитных грузов, контроль за правильностью начисления провозных платежей экспедиторами и сбором фрахта.

Сегодня холдинг “ТрансРейл”, включает свыше 50 фирм, где люди, разговаривая на разных языках, прекрасно понимают друг друга. Все больше клиентов “ТрансРейл” имеют возможность встретиться с его людьми у себя в стране. Представительства холдинга действуют в Швейцарии, Германии, Финляндии, Китае, Словакии, Венгрии, Польше, Японии, Иране, государствах СНГ и Балтии. Развитие инфраструктуры “ТрансРейла” не останавливается ни на один день.

В жестких условиях рыночного соперничества с автомобильными перевозчиками “ТрансРейл” предложил своим клиентам продуманную систему тарифных ставок, сосредоточив свое внимание на таких аспектах обслуживания как качество и надежность, гарантированные клиенту на всех стадиях движения груза, вне зависимости от условий работы транспорта.

Важнейший козырь “ТрансРейл” - исключительно широкий перечень услуг, включающий комплексную



экспертную поддержку грузовых операций клиента в одном месте. Для реализации такой стратегии “ТрансРейл” совместно с российскими, белорусскими, немецкими и польскими железными дорогами, а также компаниями Transfracht International и Itercontainer разработал и с 1995 года осуществляет совместный проект “ОстВинд”. Его

ПЕРЕЧЕНЬ УСЛУГ предоставляемых группой компаний “ТрансРейл”

- Перевозки контейнеризированных и конвенциональных, жидких, сыпучих и скоропортящихся грузов.
- Обработка групп вагонов и целых составов.
- Продажа услуг железных дорог СНГ (в рамках железнодорожных накладных) экспедиторскими фирмами.
- Перевозка всеми типами железнодорожного подвижного состава (включая рефрижераторный), перевалка на границе.
- Предоставление ставок фрахта в минимальные сроки.
- Содействие при обработке сопроводительной документации.
- Самое современно программное обеспечение при обработке информации о грузах.
- Автоматическая система слежения за прохождением грузов с момента отправки до станции назначения, включая информацию о перевалке в пунктах перехода с европейской на широкую колею.
- Перевозка контейнеризированных отправок “от двери до двери” маршрутными поездами “ОстВинд” и “Чардаш”. Быстрые и надежные перевозки в рефрижераторных вагонах по системе “Фригорейл”.

идея весьма убедительна и состоит в предоставлении клиентам двадцати и сорокафутовых контейнеров, контроль за движением которых по территории Западной Европы ведется из одного центра и охватывает географию всех контейнерных сообщений “ОстВинд”.

Минувшие пять лет полностью подтвердили правильность выбранной “ТрансРейлом” стратегии, поскольку в условиях постоянных перемен в структуре экспорта, импорта и транзита в государствах СНГ именно контейнерный транспорт проявил наивысшую гибкость и способность учитывать условия самых притязательных клиентов.

Несмотря на сложную экономическую ситуацию в стране холдинг приступил к осуществлению масштабной инвестиционной программы, впечатляющей как разнообразием проектов, так и географией приложения капитала. При участии “ТрансРейл” на основе проекта “ЭКЗА”

рения потребностей железной дороги и населения за счет свободной емкости сетей. Цифровая сеть охватит район площадью 211,600 кв.км. и численностью населения 6,5 млн. человек. Программа включает также строительство новой магистрали Сызрань-Саратов-Волгоград-Астрахань.

В Оренбургской области холдинг финансирует разработку нефтегазовых месторождений, поддерживает выпуск асинхронных двигателей на ОАО “Уралэлектро”. Не менее впечатляют и международные проекты холдинга. Совместно с Железной дорогой Армении “ТрансРейл” создал экспедиторскую компанию “TransRailSouth”, которая будет развивать грузоперевозки из восточной Европы в кавказские республики транзитом через грузинский порт Потти.

Другой проект касается производства катанки в объеме 40 тыс. т продукции в год. Медные провода, изготавливаемые из катанки, будут поставляться железным дорогам России, стран СНГ и Балтии.

Санаторно-спортивный комплекс с крытой аквазоной в Зеленоградске (Калининградская область) – еще один из объектов холдинга, возводимый в рамках федеральной программы создания рекреационных зон России.

Интересы “ТрансРейл” не могли обойти стороной и благотворительную деятельность. В числе опекаемых им организаций детские дома Северной и Южно-Уральской железных дорог, Троицкий образовательный центр, школа-интернат, гимназия, Совет ветеранов, Клуб Героев СССР.

Но особенно известна деятельность холдинга в сфере поддержки спорта. “ТрансРейл” с 1996 года является генеральным спонсором столичного клуба “Локомотив”.

Он также патронирует минифутбольному клубу в Челябинске, финансирует отдельные соревнования в рамках чемпионатов мира.

Эффективная помощь тем, кто в ней нуждается и в будущем останется важным направлением социальной политики группы компаний “ТрансРейл”. В конечном счете, это вклад в обеспечение жизнеспособности железных дорог России и ее партнеров.

Информационный выпуск “Транс Евразия” подготовлен издательским домом “Фриланс Пресс” к XXIV заседанию Совета по железнодорожному транспорту государств-участников СНГ, Латвии, Литвы и Эстонии.

Адрес ИД ООО “Фриланс Пресс”
105568, Россия, Москва,
Ул. Челябинская 6-339
Тел-факс(095)307-90-34

Консультанты выпуска Г. Головачев, Т.Пашкова
Верстка: В.Воронцов
Фото: В.Мордванюк, Г.Кимеридзе

Отпечатано в типографии
издательства ОАО ПО “ПРЕССА-1”
Тираж 50 тыс. экз. Зак. №