EXPO 1520 daily

ВЫПУСК № 1

СЕГОДНЯ НА ТЕРРИТОРИИ ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОГО КОЛЬЦА ВНИИЖТА В ГОРОДЕ ЩЕРБИНКЕ ОТКРЫВАЕТСЯ I МЕЖДУНАРОДНЫЙ САЛОН ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ И ТЕХНОЛОГИЙ EXPO 1520, ОБЪЕДИНИВШИЙ УЧАСТНИКОВ СО ВСЕХ КОНЦОВ СВЕТА. ЭКСПОНЕНТОВ, ОРГАНИЗАТОРОВ И ГОСТЕЙ ВЫСТАВКИ ПРИВЕТСТВУЮТ ПЕРВЫЕ ЛИЦА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ И ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ.

2 «ОБЕСПЕЧИВАЯ РОССИЙСКИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ ЗАКАЗАМИ НА ГОДЫ ВПЕРЕД, РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ХОТЯТ ВИДЕТЬ КАЧЕСТВЕННОЕ ИЗМЕНЕНИЕ КАК В ПРЕДЛАГАЕМОЙ НАМ ПРОДУКЦИИ, ТАК И В ПОДХОДАХ К СОТРУДНИЧЕСТВУ МЕЖДУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКАМИ И МАШИНОСТРОИТЕЛЯМИ». КОММЕНТАРИИ ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТА – ГЛАВНОГО ИНЖЕНЕРА ОАО «РЖД» ВАЛЕНТИНА ГАПАНОВИЧА

3 ВЛАСТЕЛИНЫ ЩЕРБИНКИ. I МЕЖДУНАРОДНЫЙ САЛОН ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ И ТЕХНОЛОГИЙ EXPO 1520 ЖДЕТ СВОИХ ГОСТЕЙ

5 ПРИГЛАШАЕМ К «ОТКРЫТОМУ РАЗГОВОРУ». РАСПИСАНИЕ РАБОТЫ ИНТЕРВЬЮ-СТУДИИ

6 ПЛАН-СХЕМА ТЕРРИТОРИИ ВЫСТАВКИ

7 КОНФЕРЕНЦИЯ «ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ. ПЕРСПЕКТИВЫ, ТЕХНОЛОГИИ, ПРИОРИТЕТЫ»

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ВСЕХ СТРАН, ВСТРЕЧАЙТЕСЬ!

ВЛАДИМИР ЯКУНИН,
ПРЕЗИДЕНТ
ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»:

– Уважаемые коллеги, участники транспортного рынка стран Европы и Азии, машиностроители, бизнесмены, представители промышленных компаний!

Сегодня для нас актуален вопрос технического и технологического перевооружения железных дорог на всем «пространстве 1520». Единая колея, которая объединяет нас в одну большую железнодорожную семью, является основой для использования одинаковых вагонов, локомотивов, путевой техники, ряда технологических стандартов и решений.

Отрасли необходима единая авторитетная выставочная площадка, способная сблизить производителей и потребителей техники, инициировать более тесное сотрудничество заводов с целью повышения качества и производственных характеристик подвижного состава и технологической продукции.

Международный салон железнодорожной техники и технологий EXPO 1520 в Щербинке – уникальная возможность увидеть, сравнить и выбрать для себя подвижной состав российского, украинского, казахстанского, немецкого и другого производства.

Рассчитываю, что данное мероприятие послужит дальнейшему развитию идей единого транспортно-логистического «пространства 1520», созданию условий для скорейшего технического и технологического перевооружения железных дорог, использующих колею шириной 1520 мм, укреплению сотрудничества и взаимодействия машиностроительных предприятий и их клиентов.

Уверен, что многие из участников и посетителей выставки EXPO 1520 смогут открыть для себя перспективные технологические решения, найти новых партнеров, расширить свой бизнес.

ИГОРЬ ЛЕВИТИН,
И.О. МИНИСТРА ТРАНСПОРТА РФ:

– Приветствую участников, гостей и организаторов Международного салона железнодорожной техники и технологий EXPO 1520!

Интеграция России в мировую экономику требует адекватной перестройки всей транспортной инфраструктуры, реализации России как транзитной державы, повышения конкурентоспособности отечественных перевозчиков. Изменение транспортной системы России должно происходить на основе структурной реформы железнодорожного транспорта, являющегося важнейшим звеном в экономике страны. Его развитие способно дать значительный импульс для всей отечественной экономики.

Международный салон железнодорожной техники и технологий EXPO 1520, аналогов которому не было, имеет целью не только продемонстрировать потенциал железнодорожной отрасли «пространства 1520» в целом, но и внести весомый вклад в ее развитие, предоставляя участникам широкие возможности для обмена информацией и опытом. Мы рассчитываем на подписание значимых контрактов и привлечение инвестиций в крупные проекты отрасли.

Уверен в том, что Международный салон железнодорожной техники и технологий EXPO 1520 пройдет на высоком деловом уровне, внесет достойный вклад в стратегию развития транспортного машиностроения Российской Федерации и заинтересует зарубежных производителей техники для колеи шириной 1435 мм.

Желаю всем участникам и гостям салона успешной работы и плодотворных контактов!

ИГОРЬ РОМАШОВ,
РУКОВОДИТЕЛЬ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА:

– Уважаемые коллеги!

EXPO 1520 от имени Федерального агентства.

Развитие сети международных транспортных коридоров, проходящих по европейским и азиатским направлениям, в рамках формирования новых транзитных магистралей континентального значения стимулирует рост железнодорожной отрасли.

Рост экономики и проводимые реформы существенно изменили условия работы железнодорожного транспорта и характер спроса на транспортные услуги. Значительное увеличение объема перевозок стимулирует развитие конкуренции между отдельными видами транспорта, где железные дороги являются стратегической составляющей успеха в товарообмене страны.

Модернизация железнодорожной отрасли с внедрением новых технологий как в производстве, так и в перевозочном процессе должна происходить с учетом международного опыта. В этой связи проведение Международного салона железнодорожной техники и технологий EXPO

ВАЛЕРИЙ ЯЗЕВ,
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ КОМИТЕТА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ РФ ПО ЭНЕРГЕТИКЕ, ТРАНСПОРТУ И СВЯЗИ:

Международного салона железнодорожной техники и технологий EXPO 1520! Приветствую вас от имени Комитета Государственной думы Российской Федерации по энергетике, транспорту и связи!

Сегодня перед железнодорожной отраслью стоят задачи огромного социально-экономического значения, успешное решение которых призвано обеспечить эффективную интеграцию России в мировую экономику. В этих условиях железнодорожный транспортный комплекс должен содействовать росту внутреннего и международного товарооборота и быть конкурентоспособным на глобальном рынке транспортных услуг, что в первую очередь требует высокотехнологичного подхода к формированию современной транспортной системы.

Убежден, что Международный салон железнодорожной техники и технологий EXPO 1520 поможет найти новые подходы к решению проблем технического перевооружения железнодорожной отрасли, повышению конкурентоспособности

Поздравляю всех участников с открытием Международного салона железнодорожной техники и технологий

1520 имеет огромное практическое значение в формировании транспортной системы «пространства 1520».

– Добро пожаловать, дорогие коллеги, участники, гости и организаторы

и качества железнодорожного обслуживания и развитию сети железных дорог «пространства 1520» в целом.

EXPO 1520 daily
МЕЖДУНАРОДНЫЙ САЛОН ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ И ТЕХНОЛОГИЙ

КОММЕНТАРИЙ

ДОРОГИ БУДУЩЕГО

Железнодорожное машиностроение стоит на пороге больших перемен. Разработанная в недрах правительства Стратегия развития транспортного машиностроения охватывает все аспекты развития и реформирования этого сегмента отрасли. В результате к моменту ее завершения в 2010–2015 гг. железнодорожное машиностроение должно стать ведущей отечественной конкурентной отраслью. О том, какие задачи стоят сегодня перед предприятиями отрасли и правительством страны, рассказал вице-президент – главный инженер ОАО «РЖД» Валентин Гапанович.

Отстающий трансмаш

Наша цель в области подвижного состава – это существенное сокращение эксплуатационных затрат, которое может быть достигнуто только при покупке подвижного состава нового поколения. Достижение такого целевого состояния потребует от российского машиностроительного комплекса существенной корректировки вектора развития и решения двух задач. Во-первых, кардинальным образом повысить технико-экономический уровень существующих вагонов и локомотивов; во-вторых, при выпуске подвижного состава нового поколения удержать его цены на доступном для РЖД и национальной экономики уровне.

Обеспечивая российские предприятия заказами на годы вперед, Российские железные дороги хотят видеть качественное изменение как в предлагаемой нам продукции, так и в подходах к сотрудничеству между железнодорожниками и машиностроителями. На сегодняшний день ОАО «РЖД» и предприятия промышленности уже задействовали все собственные возможности и ресурсы роста. Поэтому задача дальнейшего повышения интенсивности развития отечественного железнодорожного машиностроения может решаться только при государственной координации и поддержке.

Отметим, что на данный момент ОАО «РЖД» вынуждено закупать продукцию, не всегда отвечающую предъявляемым к ней требованиям. Так, например, поставляемые вагоны имеют высокую массу тары и соответственно низкую грузоподъемность, в чем уступают даже

активизацию опытно-конструкторских работ и ликвидацию технологического отставания от уровня ведущих мировых производителей.

Ориентир на Запад

Основной проблемой успешного развития отрасли является технологическое отставание от ведущих производителей подвижного состава. Эффективными механизмами ликвидации технологического отставания от лидеров мирового железнодорожного машиностроения могут стать:

- создание льготных условий для локализации иностранных технологий посредством освобождения ввозимого производственного оборудования от таможенных пошлин;
- создание опытно-внедренческой особой экономической зоны, ориентированной на решение текущих задач и разработку на базе локализованных иностранных технологий нового подвижного состава;
- выделение в рамках федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России» средств на реализацию критически важных для обеспечения технологического прорыва проектов.

Законы в переработку

Еще один немаловажный вопрос – это переработка нормативной базы железнодорожного транспорта. В условиях административной реформы и реформы отрасли старая нормативная

- разработка национальных стандартов и стандартов организации по ключевым направлениям, обеспечивающим требования техрегламентов, поддерживающих реформирование отрасли.

Более того, без комплекса механизмов государственной поддержки невозможно добиться эффективного продвижения продукции российского железнодорожного машиностроения на мировые рынки. Помимо традиционных рынков Содружества Независимых Государств отечественная промышленность имеет возможность войти на рынки стран Центральной Азии, Индии и Африки. Для решения этой задачи необходима государственная поддержка разработки высокоэффективного подвижного состава. Это позволит создать в России один из немногих мировых центров локомотиво- и вагоностроения, эффективная работа которого потребует значительной концентрации производственных мощностей, знаний и капитала.

Кроме того, не стоит забывать и о том, что формирование инфраструктуры инновационной деятельности необходимо дополнить комплексом мер по подготовке высококвалифицированных кадров, способных совершить технологический рывок в железнодорожном машиностроении. Приоритеты в решении этой задачи стоят перед государством. Необходимо стимулировать возрождение учебных программ в российских вузах, а задача бизнеса – гарантировать трудоустройство успешных выпускников на промышленных предприятиях и в технопарках.

При этом работа ведется в первую очередь в соответствии с реформой железнодорожного транспорта. Если для скоростного движения, такие документы практически отсутствуют.

Восполняем пробелы

Важным результатом новой технической политики ОАО «РЖД» стала реализация первого этапа программы развития скоростного и высокоскоростного движения. Сегодня на участке Москва – Санкт-Петербург с использованием существующего подвижного состава время пребывания в пути пассажирских поездов составляет 3 часа 55 минут. В дальнейшем движение высокоскоростных поездов будет организовано на направлении Санкт-Петербург – Москва – Нижний Новгород. Поезд будет состоять из десяти вагонов общей вместимостью 605 человек.

Для организации высокоскоростного движения на направлении Санкт-Петербург – Хельсинки вместе с финскими железнодорожниками нами создается совместное предприятие. В настоящее время проводится большая работа по гармонизации требований Евросоюза и российских стандартов в области сертификации подвижного состава. В первую очередь это прочностные показатели кузова и электромагнитная совместимость. Данное направление развития транспортной системы России требует производства принципиально новой высокотехнологичной продукции. Развитие транспортного машиностроения будет способствовать качественному улучшению структуры российской экономики, а также стимулировать развитие инновационного сектора страны. Увеличение объемов выпуска локомотивов и ваголучшим образцам существующего подвижного состава, имеющегося в отечественном парке, не говоря о зарубежных конструкциях. В этом году начаты испытания вагона с кузовом из алюминиевого экструдированного профиля. Новая конструкция позволяет получить объем кузова до 100 кубических метров при массе тары 18 тонн и увеличить грузоподъемность вагона более чем на 6 тонн. Для отработки перспективной конструкции вагонов с применением легких сплавов задействован потенциал авиационного предприятия. Требование об увеличении пробега вагонов до 500 тысяч километров также до сих пор не выполнено. Созданные недавно опытные образцы тележек едва выходят на этот уровень, который, как уже было сказано, значительно ниже, чем у лучших мировых образцов. Учитывая растущие потребности в подвижном составе и анализируя сложившуюся ситуацию в железнодорожном машиностроении, в качестве ключевых задач промышленности мы видим, во-первых, расширение производственных мощностей и увеличение выпуска железнодорожного подвижного состава; во-вторых, база, обеспечивающая функционирование железнодорожного транспорта и безопасность перевозок, перестала соответствовать новой ситуации на транспортном рынке страны в связи с появлением услуг новых участников. Помимо этого, существующая нормативная база не соответствует требованиям закона «О техническом регулировании», который установил новую структуру для обязательных и добровольных требований к продукции и услугам. В итоге сегодня идет масштабная переработка около 8,5 тыс. документов, регулирующих работу железнодорожного транспорта, в специальные технические регламенты, национальные стандарты и стандарты организации. Реформа нормативной базы ведется по следующим основным стратегическим направлениям:

- формирование документов, требование которых обязательно для всех участников железнодорожного рынка, – специальных технических регламентов (федеральные законы и постановления правительства);
- разработка поддерживающих эти регламенты обязательных документов (постановления правительства);

существующих технических средств уже есть нормативные документы, которые будут действовать до 2010 года, то для таких ключевых для страны направлений, как, например, развитие высоконов загрузит мощности нескольких сот предприятий, сохранит и создаст десятки тысяч рабочих мест.

МАРИЯ ШЕВЧЕНКО

ВЛАСТЕЛИНЫ ЩЕРБИНКИ

В ПОДМОСКОВНОЙ ЩЕРБИНКЕ ВПЕРВЫЕ ОТКРЫЛОСЬ УНИКАЛЬНОЕ ПО СВОЕЙ ЗНАЧИМОСТИ СОБЫТИЕ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ СО ВСЕЙ РОССИИ И ПРЕДСТАВИТЕЛИ КРУПНЫХ МИРОВЫХ КОНЦЕРНОВ СОБРАЛИСЬ ПОСМОТРЕТЬ ОБРАЗЦЫ НОВИНОК ОТРАСЛИ И ОБСУДИТЬ НАБОЛЕВШИЕ ПРОБЛЕМЫ.

Кулуарные смотрины 90-х

Мероприятие, организованное в Щербинке, уникально по своей сути. Единственный раз подобного рода событие на территории Экспериментального кольца состоялось в 1989 году. Почти двадцать лет назад это была выставка достижений Министерства путей сообщения тогдашнего СССР, где были представлены образцы подвижного состава в натуральную величину. После этого все мероприятия подобного рода, проходившие в Щербинке, были кулуарными. Среди них – презентация подвижного состава для Президента РФ В.В. Путина. Несколько раз в Щербинке проходили выездные заседания парламентских слушаний Государственной думы, Совета Федерации и других государственных органов, во время которых показывались образцы железнодорожной техники. Главные отличия этих мероприятий от сегодняшнего – это заметно меньшее количество презентованного подвижного состава, а также то, что достижения транспортного машиностроения России показывались узкому кругу лиц.

В этом году основная задача выставки – привлечь как можно больше внимания со стороны властей, бизнеса и просто обывателей к событиям, проходящим в рамках Салона.

лезнодорожной техники на пространстве бывшего Советского Союза.

К сожалению, в этом году из-за организационных технических проблем не удалось выставить на Салоне натуральные образцы иностранного подвижного состава, потому что все технические возможности транспортировки данного подвижного состава оказались экономически не обоснованными по затратам.

«Китайские» площади

Отметим, что работа Салона в течение этих четырех дней обещает быть насыщенной как с деловой точки зрения, так и с развлекательной стороны. Наиболее важные мероприятия, имеющие значение для специалистов отрасли, пройдут в ближайшие три дня работы выставки. Планируется участие 350–400 специалистов железнодорожной отрасли и предприятий транспортного машиностроения, а также присутствие всех регулирующих органов власти из Минтранса, Минпромэнерго. Кроме того, ожидаются представители крупнейших потребителей продукции транспортного машиностроения.

В рамках Салона запланирована достаточно обширная деловая программа, намечено подписание серии длительных долгосрочных договоров между ОАО «РЖД» и ведущими предприятиями отрасли, в частности ЗАО «Трансмашхолдинг», «Уралвагонзаводом». Также ожидается заключение контрактов между частными компаниями и предприятиями транспортного машиностроения. Например, подписание трехлетнего договора между китайским производителем литья и Рузаевским вагоностроительным заводом.

Бизнес-программа Салона откроется сегодня конференцией «Железнодорожное машиностроение. Перспективы, технологии, приоритеты», на которой выступят все главные отраслевые чиНИОКРа на предприятиях холдинга», – отметил генеральный директор СТМ Евгений Копеин.

В рамках конференции в течение сегодняшнего и завтрашнего дней пройдут восемь круглых столов, темы которых охватывают все направления и проблемы железнодорожного машиностроения, а также организован ряд интересных диалогов, участники которых смогут подискутировать о перспективах развития отрасли. «Мы рассчитываем, что количество посетителей, которым железнодорожная техника интересна с профессиональной точки зрения, превысит полторы тысячи человек», – поделился с нами своими прогнозами А. Кицура. Кроме того, планируется совещание главных инженеров железнодорожных администраций и железнодорожных компаний стран СНГ, которых вице-президент – главный инженер ОАО «РЖД» В. А. Гапанович пригласил принять участие в Салоне.

Наконец, сама выставка объединила представителей почти 200 компаний-экспонентов из России и 10 стран мира и по праву может называться международной. Так, холдинг «Синара – Транспортные машины» представит электровоз нового поколения 2ЭС6 производства ОАО «Уральский завод железнодорожного машиностроения» (входит в СТМ) и тепловоз ТГМ6Д, изготовленный ОАО «Людиновский тепловозостроительный завод» (входит в СТМ). Выставочная площадь стендов покрывает 2 тыс. кв. м экспозиционных конструкций, где все крупнейшие компании отрасли и мировые гиганты представят свою продукцию и инновации. Так, в последнее время очень много говорится о том, что российский рынок грузовых вагонов откроется для китайских производителей. Продукцию из Поднебесной посетители выставки и специалисты отрасли смогут увидеть своими глазами, так как китайская эклокомотивы, грузовые и пассажирские вагоны, электровозы, тепловозы, путевые машины. Организаторам удалось привлечь к участию всех российских производителей подвижного состава, которые выставят свои последние разработки. Кроме того, будут представлены образцы украинских компаний, подвижной состав «Дженерал Электрик» и «Сименс», который пока работает только в странах Балтии, а в России еще не сертифицирован.

Лучшее – детям!

Помимо сферы, интересной специалистам железнодорожной отрасли, устроители выставки EXPO 1520 позаботились и о простых посетителях этого мероприятия. Салон как большое московское событие включает возможность послушать рассказы представителей компаний-экспонентов, чем интересен тот или иной представленный вагон или локомотив, а для детей – поучаствовать в различных мероприятиях Дня открытых дорог, который состоится в день закрытия выставки. «Мы изначально ставили перед экспонентами условие – привлекать детей к представляемым ими образцам техники, давать им возможность потрогать выставляемый подвижной состав, полазить по вагонам. Все это будет способствовать продвижению всей железнодорожной отрасли», – отметили в компании «Бизнес Диалог».

Подводя предварительный итог открывшейся выставки, организаторы мероприятия рассказали о надеждах, связанных с этим событием. «Мы рассчитываем, что в рамках Салона будет закреплено общее понимание того, какой подвижной состав нужен через 10–20 лет. А учитывая подготовку к принятию Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 года, наш Салон – это то место, где основные положения

Между «Максом» и «Крокусом»

«Планирование этого мероприятия началось год назад, – рассказывает генеральный директор компании «Бизнес Диалог» Анатолий Кицура. – В сентябре стартовали подготовительные работы. Мы долго выбирали возможное место проведения Салона. Смотрели Жуковский, где проводится «Макс», «Крокус Экспо», смотрели и другие площадки. Однако в конце концов наш выбор пал на Щербинку. Дело в том, что это единственное экспериментальное кольцо подобного уровня в нашей стране, где в рамках одной площадки сосредоточено такое количество железнодорожных путей, на которых возможно выставить образцы». Кроме того, по его словам, выставка проходит в юбилейный для самой выставочной площадки год. Экспериментальное кольцо Щербинки отмечает свое 70-летие. В рамках работы Салона 20 сентября организаторы выставки устраивают праздничные мероприятия, посвященные юбилею площадки. ОАО «Российские железные дороги» оказало поддержку в проведении мероприятия и предоставило возможность провести Салон на выбранной организаторами территории.

Основная его задача – показать нынешний уровень железнодорожного машиностроения, представить те наработки, которые существуют, и рассказать о том, какими способами и механизмами собирается развиваться транспортное машиностроение и какую продуктовую линейку выбрали для себя крупнейшие производители железнодорожной техники. «Сегодня в рамках Международной конференции мы представим участникам концепцию, цели и задачи холдинга «Синара – Транспортные машины» (СТМ), перспективы развития заводов УЗЖМ и ЛТЗ, планы развития экспозиция – одна из наиболее масштабных в Салоне, занимает более 50 кв. м выставочной площади.

Всего же на выставке представлено порядка 70 образцов подвижного состава в натуральную величину. Это машиностроения будут доведены до представителей транспортного рынка», – говорит А. Кицура.

Мария Шевченко, Екатерина Глазунова

Предлагай и участвуй
Offer and participate
Международная конференция
«Развитие вокзалов России»
International Conference
«Development of Railway Stations in Russia»
Бизнес Диалог
Москва, ул. Старая Басманная, д.38/2, стр. 3
Тел./факс: +7 (495) 262-98-15, +7 (495) 624-59-32
E-mail: info@businessdialog.ru

ПОКА ГОСТИ ЕХАЛИ...

Новинки отрасли и зарубежные партнеры, а также продукция ведущих промышленных предприятий железнодорожной отрасли – все это специалисты и гости смогут оценить, посетив открывшийся сегодня Международный салон железнодорожной техники и технологий EXPO 1520. А пока предлагаем экскурсию по самым интересным стендам и павильонам выставки.

Фото Виктора Сычева

…но-обучающий выставочный центр
Железнодорожное машиностроение

Завершающие штрихи к портрету конференции

И днем и ночью возле стенда все заняты их монтажом

Вот как оно было еще вчера...

Воздушный экспресс: всем пристегнуть ремни!

Увидеть поезд будущего и замереть!

ДЕЛОВОЙ БЛОК

Международная конференция «Железнодорожное машиностроение. Перспективы, технологии, приоритеты»

19 СЕНТЯБРЯ 2007 Г.

09:30–10:30 Регистрация участников (павильон у входа на территорию ДОВЦ).
Приветственный кофе-брейк (временная тентовая конструкция).
10:30–12:00 Пленарное заседание (конференц-зал ДОВЦ)
12:00–12:30 Церемония официального открытия выставки «ЭКСПО 1520» (место уточняется).
12:30–13:00 Осмотр экспозиций участников выставки (павильон № 2, павильон 800, открытая площадка).
13:00–13:30 Пресс-конференция с участниками конференции (конференц-зал административного здания, 3-й этаж).
13:30–14:30 Обед для делегатов конференции (временная тентовая конструкция).
14:30–16:00 Осмотр экспозиций участников выставки (павильон № 2, павильон 800, открытая площадка).
16:00–17:30 Круглый стол № 1 (конференц-зал ДОВЦ)
«Железнодорожная техника «пространства 1520»: поколение next»
16:00-17:30 Круглый стол № 2 (конференц-зал административного здания, 3-й этаж)
«Механизмы повышения конкурентоспособности продукции железнодорожного машиностроения»
17:30–18:00
Отъезд делегации на вечерний прием.
19:00–23:00
Вечерний прием по случаю открытия выставки и конференции (место уточняется).

20 СЕНТЯБРЯ 2007 Г.

10:00–11:30 Круглый стол № 3 (конференц-зал ДОВЦ)
10:00–11:30 Круглый стол № 4 (конференц-зал гостиницы)
«Современное сервисное обслуживание железнодорожной техники как одно из главных конкурентных преимуществ»
11:30–11:50 Перерыв. Кофе-брейк (временная тентовая конструкция).
11:50–13:30
Круглый стол № 5
(конференц-зал ДОВЦ)
«Подвижной состав для железных дорог стран "пространства 1520"»
11:50–13:30
Круглый стол № 6
(конференц-зал гостиницы)
«Дизелестроение автономного подвижного состава»
Обед для делегатов конференции (временная тентовая конструкция)
14:30–16:00 Круглый стол № 7 (конференц-зал ДОВЦ)
«Современная путевая техника на службе железных дорог стран "пространства 1520"»
16:00–16:20 Перерыв. Кофе-брейк (временная тентовая конструкция).
16:20–18:20 Круглый стол № 8 (конференц-зал ДОВЦ)
«Модернизация и техническое перевооружение производства как залог дальнейшего развития предприятий железнодорожного машиностроения»
18:30–2:00 Коктейль-прием по случаю закрытия конференции.

Организаторы оставляют за собой право вносить изменения в программу.

ПРИГЛАШАЕМ К «ОТКРЫТОМУ РАЗГОВОРУ»

В дни проведения I Международного салона железнодорожной техники и технологий EXPO 1520 генеральный информационный спонсор мероприятия – журнал «РЖД-Партнер» совместно с организатором – компанией «Бизнес Диалог» представит свой традиционный проект – интервью-студию «Открытый разговор».

В рамках студии будет проведена серия интервью, к участию в которых приглашены руководители органов государственной власти, а также топ-менеджеры ведущих промышленных предприятий России, стран СНГ, Балтии и зарубежных государств. У участников выставки EXPO 1520 будет уникальная возможность услышать позицию как государственных служащих, так и представителей частного бизнеса, а также отраслевых экспертов по наиболее актуальным вопросам.

Так, предполагается, что в «Открытом разговоре» примет участие вице-президент – главный инженер ОАО «РЖД» Валентин Гапанович. Он расскажет о потребностях компании в продукции транспортного машиностроения и перспективных заказах, даст оценку предложений российских заводов и охарактеризует сотрудничество с зарубежными партнерами.

Обещает стать интересной и дискуссия, посвященная теме государственной поддержки транспортного смотреть особенности и перспективы рынка поставщиков машиностроительных предприятий, проанализировать потребности предприятий промышленного железнодорожного транспорта в части производства и разработки необходимой техники и подвижного состава. Будут освещены вопросы, касающиеся финансовых инструментов перевооружения отрасли.

Как видим, тематика «Открытого разговора» предполагает обсуждение достаточно широкого круга вопросов транспортного машиностроения. Ведущие – главный редактор журнала «РЖД-Партнер» Александр Ретюнин и первый заместитель главного редактора Андрей Гурьев.

Интервью будут проводиться в специально оборудованной студии, которая расположится на стенде E10 в павильоне № 2. Материалы в дальнейшем будут использованы при подготовке публикаций в журнале «РЖД-Партнер».

Приглашаем всех: и тех, кому есть

Расписание работы студии «Открытый разговор»:

19 СЕНТЯБРЯ

14:00 – Политика ОАО «РЖД» в области машиностроения: достижения, проекты, перспективы.

15:00 – Государственная поддержка в сфере транспортного машиностроения: актуальные инструменты в связи с вступлением в ВТО.

20 СЕНТЯБРЯ

11:00 – Приборостроение для железнодорожного транспорта: проблемы и предложения.

12:00 – Конкуренция в железнодорожном машиностроении на «пространстве 1520»: роскошь или необходимость?

13:00 – Вагоностроение на «пространстве 1520»: обойдемся без импорта из Китая?

15:00 – Совместные машиностроительные компании: опыт, проблемы, перспективы.

21 СЕНТЯБРЯ

11:00 – Экспорт машиностроения: от техники к технологиям.

12:00 – Легко ли купить тепловоз? Частный перевозчик как заказчик.

13:00 – Техника для ППЖТ: что есть и что нужно?

14:00 – Финансовые инструменты перевооружения машиностроительного предприятия.

15:00 – Транспортная наука – производству: что было, что будет?

Внимание!

машиностроения в свете вступления России в ВТО. Как отразится этот шаг со стороны властей на развитие отрасли? Смогут ли они защитить отечественных производителей и вместе с тем усовершенствовать сотрудничество в рамках СНГ? Как соблюсти баланс между государственным протекционизмом и рыночной конкуренцией? Эти, а также другие вопросы будут предложены участникам диалога для обсуждения.

Организаторы надеются, что привлечет внимание и «Открытый разговор», касающийся проблем конкуренции в железнодорожном машиностроении на «пространстве 1520». Отдельный диалог будет посвящен теме импорта подвижного состава китайского производства. В частности, на нем планируется рассмотреть возможные формы сотрудничества китайских производителей и российских покупателей, а также перспективы закупок подвижного состава в Китае ОАО «РЖД» и частными операторами.

Ключевой проблемой темы совместных предприятий в машиностроении станет вопрос о роли иностранного партнера. В чем его функция – привлечение опыта и технологий или дополнительных инвестиций? Здесь же предлагается рассмотреть вопросы, связанные с особенностями сертификации и лицензирования техники, произведенной в рамках таких совместных предприятий.

Ожидается, что большой резонанс получит также обсуждение вопросов «Экспорт машиностроения: от техники к технологиям» и «Легко ли купить тепловоз? Частный перевозчик как заказчик».

Кроме того, за «научной» дискуссией соберутся ученые деятели и профессора, которые обсудят востребованность науки в сфере транспортного машиностроения и путях более активного вовлечения научных разработок в производство, а также поделятся опытом создания научно-производственных комплексов.

В рамках интервью-студии планируется обсудить проблемы и тенденции развития приборостроения в сфере железнодорожного транспорта, рас-

что сказать, и тех, кто хочет послушать!

Ольга ГОРБУНОВА

14:00 – Рынок поставщиков машиностроительных предприятий: особенности и прогнозы.

В ПРОГРАММЕ ВОЗМОЖНЫ ИЗМЕНЕНИЯ, УТОЧНЕНИЯ И ДОПОЛНЕНИЯ.

Лизинговая компания Международной конференции «Железнодорожное машиностроение. Перспективы, технологии, приоритеты»

ВТБ ЛИЗИНГ

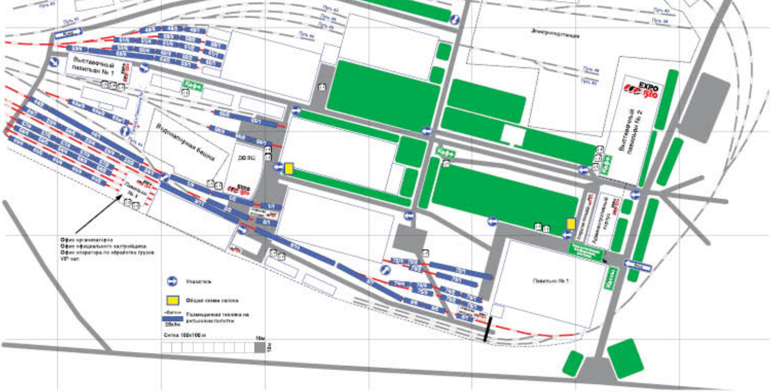
+7 (495) 514-16-51
www.vtb-leasing.com

Международный салон железнодорожной техники и технологий EXPO 1520

EXPO 1520

19–22 сентября 2007
Экспериментальное кольцо, ВНИИЖТ,
г. Щербинка, Московская область, Россия

Гостиница
EXPO 1520



СПИСОК УЧАСТНИКОВ

CNR
CSR (ЧЖУЧЖОУСКАЯ ЭЛЕКТРОВОЗОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОМПАНИЯ)
СВ САКВОЯЖ
СИММЕТРОН
GENERAL ELECTRIC
LEKOV A.S.
SIEMENS
SKF
TRANSPORTWEEKLY
WABTEC
АЗОВМАШ
АЛТАЙВАГОН
АЛЬФА-ПРИБОР
АМСТЕД РЕЙЛ (ТРАНСОЛУШЕНС СНГ)
АМУР МАШИНЕРИ ЭНД СЕРВИСЕС
АРИС-ПРО
БАЛАКОВОРЕЗИНОТЕХНИКА
БАЛТИЙСКИЕ СИСТЕМЫ
КОНДИЦИОНИРОВАНИЯ
БИЗНЕС ДИАЛОГ
БОЛЬШОЙ БИЗНЕС
БУРЕВЕСТНИК
ВАГОНМАШ, г. МОСКВА
ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОМПАНИЯ
МОРДОВИИ
ВНИИЖТ
ВОТУМ
ВЫБОР
ГАМЕМ
ГЕТНЕТ-КОНСАЛТИНГ
ГИПРОТЯЖМАШ
ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ
«ЗАВОД ИМ. МАЛЫШЕВА»
ГУДОК
ДНЕПРОВАГОНМАШ
ДНЕПРОТЕХТРАНС
ДОЛГОПРУДНЕНСКОЕ НПО
ДОРТЕХКОМПЛЕКТ (ТБИЛИССКИЙ
ЭЛЕКТРОВОЗОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД)
ДЭЛВЕЙ МЕНЕДЖМЕНТ
ЕВРАЗИЯ ВЕСТИ
ЕВРОПЕЙСКАЯ ПОДШИПНИКОВАЯ
КОРПОРАЦИЯ
ЖАСО
ЖЕТРАСЮР
ИЗДАНИЯ МАКСИМОВА
ИЗМЕРОН-В, НПП
ИЗОЛЯТОР, НПО
ИНВЕРТОР, НПП ЛМ
ИНТЕРСИТИ
ИНФОТРАНС
КАЛУГАПУТЬМАШ
КАЛУЖСКИЙ ЗАВОД «РЕМПУТЬМАШ»
КАМАЗ-МЕТАЛЛУРГИЯ
КАМОЦЦИ ПНЕВМАТИКА
КАХОВСКИЙ ЗЭСО
КРАН СЕРВИС ПЛЮС (БЫВАЛОВСКИЙ МЗ)
КРОСНА, ГРУППА КОМПАНИЙ (МЭМЗ)
КРЮКОВСКИЙ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ
ЗАВОД
ЛАКОКРАСКА, ТД (ИНДУСТРИАЛЬНЫЕ
ДЕКОРАТИВНЫЕ СОСТАВЫ)
ЛОГИСТИКА
МАРКЕТИНГ И ЛОГИСТИКА (ИТКОР)
МОСТГЕОЦЕНТР
МОТОР СИЧ
НИИЭФА-ЭНЕРГО
НПК ПЛАСТРОН-КО
НЭШНЛ ИНСТРУМЕНТС
ОСТРОВ
ПОЛИВИД
ПРЕЗИДЕНТ-НЕВА
ПРОМКРАСКА, ТИККУРИЛЛА
ПРОМЫШЛЕННЫЕ ВАКУУМНЫЕ
СИСТЕМЫ
ПРОМЫШЛЕННЫЕ ГРУЗЫ
РАТЕП
РЕЙЛВЕЙ МАРКЕТ
РЖД-ПАРТНЕР
РИТМ
РОСДОРЛИЗИНГ
РОСЖЕЛДОРПРОЕКТ
РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ
РОСТЪ
САМОРИМ-ПК
САРАНСКИЙ ВРЗ
СВЕРДЛОВСКИЙ
ЗАВОД ТРАНСФОРМАТОРОВ ТОКА
СВЕРДЛОВСКИЙ ИНСТРУМЕНТАЛЬНЫЙ
ЗАВОД
СМЕЛЯНСКИЙ ЭЛЕКТРОМЕХАНИЧЕСКИЙ
ЗАВОД
СОВПЛИМ
СПЕЦРЕМОНТ
СТАРТ
СТАХАНОВСКИЙ
ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД
СТЕМА-ТРИАДА
СТРОЙДЕТАЛЬ-СЕРВИС
СУДОТЕХНОЛОГИЯ
ТАТПРОФ
ТВЕМА, ГРУППА КОМПАНИЙ
ТЕРМОМАРК
ТЕХИНДУСТРИЯ
ТЕХНОПРОЕКТ
ТЕХНОТЕСТ
ТЕХПРОМСИНТЕЗ, ПК
ТЕХСТРОЙ
ТЕХ-ЭЛИТ
ТРАНЗАС ЭКСПРЕСС
ТРАНСКОМПЛЕКТЭНЕРГО
ТРАНСКОН
ТРАНСКОНТЕЙНЕР
ТРАНСПОРТ ПОВОЛЖЬЯ
ТРАНСПРИБОР (АСТО)
ТРАНСПУТЬМАШ
ТРАНССИГНАЛСТРОЙ
ТРАНСТЕХКОНТАКТ
ТРАНСФИН-М
ТРАНСЭЛКОН
ТУЛАЖЕЛДОРМАШ
ТЭКПРО
ТЮМЕНСКИЙ АККУМУЛЯТОРНЫЙ ЗАВОД
ТЯЖМЕХПРЕСС
УНИХИМТЕК-ГРАФЛЕКС
УРАЛВАГОНЗАВОД
УРАЛЬСКИЙ ЗАВОД ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ (СИНАРА)
УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКИЙ ЦЕНТР
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
ЦИРКОН-СЕРВИС
ЧЕЛЯБИНСКИЙ КОМПРЕССОРНЫЙ
ЗАВОД
ЧИСТЫЕ ТЕХНОЛОГИИ
ШЕНК ПРОЦЕСС
ШЕНК РО ТЕК ГМБХ
ЭЛАРА
ЭЛЕКТРО МАРКЕТИНГ-СЕРВИС
ЭЛЕКТРО СИ
ЭЛЕКТРОЗАВОД, г. МОСКВА
ЭЛЕКТРОМАШИНА
ЭЛЕКТРОМЕХАНИКА
ЭЛСИЭЛ
ЭЛТЕЗА
ЭНЕРГЕТИКА, ПРОМЫШЛЕННОСТЬ,
РЕГИОН
ЭНЕРГОКОНТРАКТ
ЭНЕРГОСИСТЕМАВТОМАТИКА
ЮНИТ МАРК ПРО
ЮРА МОРЕ SEA
ЯРОСЛАВСКИЙ ЗАВОД ПОЛИМЕРНЫХ
МАТЕРИАЛОВ

НОВЫЕ ОТВЕТЫ НА ВЕЧНЫЕ ВОПРОСЫ

Сегодня на территории павильона демонстрационно-обучающего выставочного центра начнет свою работу Международная конференция «Железнодорожное машиностроение. Перспективы, технологии, приоритеты», на которой представители власти и руководители крупнейших компаний отрасли обсудят основные вопросы развития машиностроения, его технических и технологических приоритетов и другие актуальные аспекты.

Приоритетные вопросы

Основные вопросы, которые участники конференции затронут в своих докладах, охватывают практически все аспекты и проблемы, обсуждаемые сейчас в отрасли. Так, председатель совета директоров компании «Трансмашхолдинг» Дмитрий Комиссаров и президент ОАО «Российские железные дороги» Владимир Якунин обсудят тему железнодорожного машиностроения в системе национальной экономики государства. А министр транспорта Российской Федерации Игорь Левитин расскажет о механизмах реализации государственной политики в области железнодорожного транспорта и о способах стимулирования эффективного инвестиционного процесса в отрасли железнодорожного машиностроения. Кроме того, на конференции можно будет услышать доклады, посвященные проекту Стратегии развития транспортного машиностроения РФ до 2020 года, а также ряду других значимых для отрасли вопросов. Модератором на конференции выступит главный редактор журнала «РЖД-Партнер» Александр Ретюнин.

«Топчемся на месте»

Таким образом, круг проблем, волнующих железнодорожников, не меняется год от года, зато их обсуждение проходит все динамичнее и живее. «Уровень развития машиностроения в России сегодня можно охарактеризовать так, что последние три года мы топчемся на месте», – считает заместитель министра транспорта Александр Мишарин, чей доклад о вопросах присоединения России к ВТО и перспективах развития железнодорожного машиностроения стран «пространства 1520» прозвучит на сегодняшней конференции. По его словам, в 2006 году в РФ было зарегистрировано порядка 42 тыс. новых вагонов, из которых 10 тыс. приобретено ОАО «РЖД», а 32 тыс. – операторскими компаниями. Показатель, казалось бы, неплохой, однако при этом треть всего объема новых вагонов была произведена за пределами России. На сегодняшний день, по данным Минтранса, износ подвижного состава железнодорожного транспорта необщего пользования превышает 80%. Недостаток производственных мощностей и низкий технический уровень развития специализированного машиностроения во многом обусловлены длительным периодом недофинансирования. Технико-экономические характеристики серийной продукции остались на уровне 60–70 годов XX века, а производственная база многих предприятий не позволяет оперативно увеличивать объемы и переориентировать производство на выпуск современной конкурентоспособной продукции, соответствующей мировым стандартам.

Заказы уплывают за рубеж

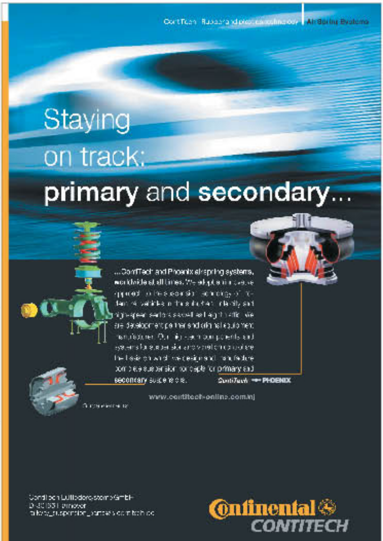
Острый дефицит производственных мощностей вынуждает российских операторов закупать подвижной состав, в том числе и тяговый, за рубежом – в Казахстане и на Украине. Говоря о трудностях приобретения подвижного состава, технический директор ДВТГ Ирина Чиганашкина рассказала, что в прошлом году группа собиралась заказать УВЗ производство 2 тыс. единиц подвижного состава. Однако в самый последний момент с завода поступил отказ, мотивированный тем, что имеется большой заказ от ОАО «РЖД», что говорит о том, что не только частные операторы, но и государственные монополисты выводят размещение заказов за пределы российских предприятий.

Программа выхода

Существующие сегодня программы развития транспорта – ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.)», «Транспортная стратегия РФ на период до 2020 года» – позволяют решать указанные проблемы частично и в среднесрочной перспективе. Поэтому, без сомнения, значимым и знаковым событием стала разработка Правительством России Стратегии развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года, которая должна обеспечить системность в документах и решениях, принимаемых органами исполнительной власти. Необходимо подчеркнуть – сегодня Стратегия является первым документом, который направлен на комплексное решение задачи по развитию одной из важнейших отраслей экономики – железнодорожного транспорта с горизонтом планирования свыше 20 лет. И как считают отраслевые эксперты, кардинальных изменений в отрасли следует ожидать после ее утверждения и начала реализации.

Николай Петров

EXPO 1520
WWW.BUSINESSDIALOG.RU
WWW.EXPO1520.RU
Международный салон железнодорожной техники и технологий
Международный специализированный салон новейших достижений в области оборудования, технологий, инфраструктуры, услуг и логистики железнодорожной индустрии. Новый проект, способствующий гармоничному вхождению России в мировое экономическое сообщество.
Коктейль «Железнодорожный»
19—22 сентября 2007 года
Экспериментальное кольцо,
ВНИИЖТ, г. Щербинка
РЖД Российские железные дороги
Ж·А·С·О
Гудок
РЖД-Партнер


Air Spring Systems
Staying
on track:
primary and secondary...
ContiTech — PHOENIX
Continental
CONTITECH

EXPO 1520 daily
МЕЖДУНАРОДНЫЙ САЛОН ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ И ТЕХНОЛОГИЙ

ИСТОРИЯ

ИСТОРИЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ

Сохранение натурных образцов железнодорожного транспорта является одним из основных показателей культурного развития той или иной страны. Не случайно в число держав, лидирующих в области музеефикации объектов транспорта, входят Великобритания, Германия, США, Япония. О масштабах можно судить по одному факту – в мире в исторических целях сохраняется более 6000 локомотивов.

Рождались в борьбе

В бывшем СССР музейное дело развивалось долго. Нынешний Центральный музей железнодорожного транспорта в Санкт-Петербурге был основан еще в 1813 году, но попытки сохранить те или иные образцы подвижного состава разбивались о стену бюрократизма. Считалось, что достаточно экспонировать модели, макеты, фотоснимки. Лишь в 1979 году МПС дало приказ дорогам выявлять, а затем и сохранять раритеты. Впрочем, поначалу машины пытались сохранить в местах их приписки – часто это заканчивалось разделкой в металлолом. С конца 1982 года локомотивы стали концентрироваться в окрестностях Ленинграда.

Крупнейший в России

Первый на территории России натурный музей был открыт лишь в августе 1991 года в Шушарах (сейчас там расположены фонды музея). Параллельно продолжали собирать и ремонтировать экспонаты. Технику доставляли со всей страны. Так, последний пассажирский паровоз, выпущенный в России, пришлось покупать в Уссурийске. В географию доставки экспонатов попали Сибирцево, Омск, Краснодар. В 2001 году по инициативе тогдашнего главного инженера Октябрьской железной дороги В.А. Гапановича основная экспозиция была перенесена на Варшавский вокзал Санкт-Петербурга (метро «Балтийская»). Одновременно было отреставрировано более 80 единиц техники. Экспонаты музея использовались при съемках многих кинофильмов, среди которых «Анна Каренина», «Сибирский цирюльник», «Идиот», «Эшелон».

В осенне-зимний период музей открыт все дни, кроме понедельника и вторника, с 11.00 до 16.00.

На просторах России

Вслед за открытием музея в Санкт-Петербурге начались работы по созданию экспозиций исторической техники в Москве (на Рижском вокзале), Ростове-на-Дону (ст. Гниловская), Новосибирске (ст. Сеятель).

Особо стоит рассказать о Ростовском музее. Борьба за его создание продолжалась около десяти лет. За это время была построена экспозиционная площадка, собрана и отреставрирована техника. Здесь можно увидеть паровозы ФД («Феликс Дзержинский»), СО («Серго Орджоникидзе»), ТЭ (военный паровоз, широко использовавшийся Германией во Второй мировой войне), комфортабельные салон-вагоны второй половины XX века. Примечательно, что от вокзала Ростов-Главный в музей регулярно ходит ретропоезд на паровой тяге.

Несколько лет назад открылся музей около Новосибирска. Можно обратить внимание на бронированный салон-вагон для советских руководителей, а также вагоны санитарного поезда периода Второй мировой войны.

И наконец, гостям выставки EXPO 1520 стоит рекомендовать посетить площадку натурной техники на Рижском вокзале Москвы (метро «Рижская»). Старейшим экспонатом здесь является паровоз $\text{О}^{\text{в}}$-841, построенный Брянским заводом в 1903 году для частной Рязанско-Уральской дороги. Представлены паровозы основных советских серий, ленд-лизовский $\text{Е}^{\text{а}}$ и трофейный локомотив серии ТЭ. Также есть интересные образцы пассажирских вагонов «Владикавказского» типа.

За последние годы появилось несколько региональных музеев и в других городах России: в Калининграде, Челябинске, Екатеринбурге (ст. Свердловск-Сортировочный), Южно-Сахалинске.

Каждый из них по-своему примечателен. Так, только в Челябинском музее можно увидеть итальянский электровоз серии В фирмы «Савельяно», работавший в Магнитогорске на добыче железной руды. Такие машины были закуплены в годы первой пятилетки. Екатеринбургская музейная площадка заслуживает внимания коллекцией первых советских электровозов: $\text{С}^{\text{с}}$ («Советский сурамский»), ВЛ19, СК («Сергей Киров»), $\text{ВЛ22}^{\text{м}}$ и выпущенным в единственном экземпляре ПБ21 («Политбюро»). Южно-Сахалинскую площадку выделяет, во-первых, необычная для нас колея (1067 мм), а во-вторых, наличие техники японской постройки.

Что дальше?

Таким образом, на рубеже XX–XXI веков в России наконец-то появилось несколько достойных музеев, позволяющих наглядно увидеть многие образцы отечественной и зарубежной железнодорожной техники. Примечательно, что музеи расположены практически во всех основных регионах страны, что делает их более доступными для широкой публики. Впрочем, до уровня Западной Европы нам еще очень далеко, так как наши экспозиции расположены на открытых путях, а не в крытых помещениях, что, с одной стороны, мешает посетителям, а с другой – пагубно сказывается на состоянии уникальных экспонатов.

ЮРИЙ ИЛЬИН

КИНОАФИША

«12»
Россия,
режиссер Никита Михалков.
Триллер.

12 – число присяжных, которым предстоит решить судьбу чеченского подростка. Мальчик обвиняется в смерти отчима, и дело кажется решенным. Но зародившееся сомнение заставляет суд восстановить всю картину преступления.

«Монгол»
Казахстан/Россия/Германия,
режиссер Сергей Бодров-старший.
Историческая драма.

«Не презирай слабого детеныша – он может оказаться сыном тигра», – гласит монгольская пословица. Мальчик Темуджин, которому предстоит стать Чингисханом, повелителем половины мира, прошел через голод, унижения, рабство.

«Выборы-2»
Гонконг,
режиссер Джонни То.
Триллер.

Это скорее не продолжение, а логическое расширение первой истории. Лок побеждает на выборах главы Триады и благодаря жестоким действиям укрепляет свою власть.

«Остров сокровищ»
Франция,
режиссер Ален Берберян.
Приключенческая комедия.

Экранизация одноименного романа Роберта Стивенсона открывается сценой, в которой вдребезги пьяный доктор Ливси после кровавого боя отрезает Сильверу совсем не ту конечность, в результате чего тот и оказывается одноногим. И это только начало!

«SuperПерцы»
США, режиссер Грег Моттола.
Молодежная комедия.

Сквозь огонь и водку трое приятелей спешат на вечеринку года в честь прощания с девственностью. Как взять на абордаж красотку-одноклассницу, подорвать полицейскую машину и остаться в живых?

«Вторжение»
США,
режиссер Оливер Хиршбигель.
Боевик/Ужасы/Фантастика.

История о таинственной эпидемии, которую насылают на жителей маленького городка внедрившиеся на планету инопланетяне.

«Два в одном»
Россия/Украина,
режиссер Кира Муратова. Драма.

На сцене театра повесился актер. Как-то в этом замешан рабочий сцены. Но тело лицедея в петле – далеко не единственная, да и не самая захватывающая интрига, раздирающая труппу… Но шоу должно продолжаться во что бы то ни стало, и оно продолжается.

Стареющий ловелас не может смириться с одиночеством. У него есть все, кроме того, в чем он отчаянно нуждается, – женщина его жизни, которую он готов искать до изнеможения. Единственная женщина рядом с ним – его дочь, которой приходится терпеть все издержки такого положения. Не выдерживая напряжения, она приводит в дом свою подругу, простодушную работницу трамвайного депо…

Организатор форума: «Бизнес Диалог»
105066, Москва, ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3
Тел.: (8495) 221-21-09, 221-22-09

Над 1520-Daily работали:
О. Горбунова, Н. Вторушина, В. Меркушева,
М. Шевченко, А. Нежинская, Е. Глазунова, Ю. Ильин,
И. Ступаченко, И. Денисенко, А. Лебедев
Дизайн и верстка: К. Шаров, Л. Яуфман
Корректура: А. Ерёмина
Фото: В. Сычев

Отпечатано в ООО «ИД «МедиаПресса»
125993, Москва, ул. Правды, д. 24, стр. 1
Тел.: 257-44-04, 257-46-22; факс: 251-74-02
Тираж: 999 экз.
Распространяется бесплатно

Заказ № 72158