

На сети внедряется новая автоматизированная система контроля за расходом топлива

Украинское ПАО «Лугансктепловоз» работает над серией тепловозов для поставки ОАО «РЖД» и на экспорт

В июне объёмы роста погрузки во внутреннем сообщении превысили показатели экспортёров

За сезонный транспорт могут взимать налог только за время его использования, а не за весь год

25 июля 2012 года	WWW.GUDOK.RU
среда	WWW.GUDOK.INFO
№ 128 (25089)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная	с 23 декабря	170836
газета	1917 года	экземпляров

От редакции

Инструмент в мешке

Поднятая газетой проблема качества слесарного и иного инструмента получила активное обсуждение в компании. Проводятся проверки, совещания, принимаются меры. Кто-то говорит, что все беды в системе снабжения, кто-то винит старающихся экономить сверх всякой меры. Между тем в хитросплетениях различных мнений как-то ускользнул от внимания тот факт, что сегодня ориентироваться железнодорожнику при выборе того или иного инструмента стало гораздо сложнее, чем, например, это было ещё год назад.

Аналогов товаров сотни, а вот выбрать производителя, которому можно доверять, теперь в классификаторе невозможно. И это отнюдь не просчёты компании. Дело в том, что ОАО «РЖД» вынуждено работать в том правовом поле, которое задают регуляторы.

Год назад был принят федеральный закон от 18 июля 2011 года № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц», который устанавливает общие принципы закупки товаров госкомпаниями и субъектами естественных монополий и запрещает указывать в таких случаях в преискурантах фирму-производителя. Этот документ лишил ОАО «РЖД» возможности определять надёжность производителей.

Во исполнение закона было разработано положение, которое регламентирует взаимоотношения наших снабженцев с потребителями на сети. Если раньше на дорогах ещё могли понять, чью продукцию они заказывают – конкретной надёжной немецкой фирмы или славящегося хрупкостью своих товаров китайского производителя, то сегодня это узнать уже невозможно. При этом недоступно знание не только бренда, но даже страны, где производится тот или иной инструмент. Если кто-то заказывает, например, гаечный ключ, то он может натолкнуться на совершенно одинаковые параметры разных изделий. Цена будет одна и та же, декларируемый материал тоже, в том и другом случаях могут иметься «красивые» сертификаты. И выбирать инструмент железнодорожнику придётся словно kota в мешке. Если повезёт – возьмёт хороший, не повезёт – будет поминать недобрым словом снабженцев и выкручиваться из ситуации подручными средствами.

При этом не везти потребителю должно раз в десять чаще, по крайней мере, если исходить из положений теории вероятности. Ведь китайского инструмента в продаже намного больше, чем изготовленного в других странах.

Помощь

РЕКВИЗИТЫ ДЛЯ ПЕРЕЧИСЛЕНИЯ СРЕДСТВ ПОСТРАДАВШИМ ОТ НАВОДНЕНИЯ:

Получатель средств:

ОАО «Российские железные дороги»

ИНН 7708503727

КПП 997650001

Расчётный счёт

№ 40702810400200183001

в ОАО «ТрансКредитБанк»

БИК 044525562

Корр. счёт 30101810600000000562

Блиц

Без опасений

Вступление в ВТО не несёт угрозы интеллектуальной собственности компании



ФОТО: СЕРГЕЙ РЕВНИН

Роман Тимофеев, начальник управления по вопросам интеллектуальной собственности ОАО «РЖД»

– Роман Юрьевич, страна вступила в ВТО. В связи с этим, как отмечают некоторые эксперты, у производителей железнодорожной техники могут возникнуть определённые проблемы с патентами. Так ли это?

– Нагонять страхи и ужасы не стоит. У нас давно существует вполне гармонизированное законодательство – почти такое же, как и во всём мире. Мы участники Парижской конвенции по промышленной собственности, члены Всемирной организации интеллектуальной собственности. Мы давно уже живём в современном международном мире интеллектуальной собственности. Товарный знак ОАО «РЖД» зарегистрирован более чем в 150 странах. Мы можем на национальной основе регистрировать изобретения в любой стране мира.

– А может так получиться, что западные коллеги придут к нам на рынок, начнут оформлять патенты на наши же изобретения, а потом ещё и платить заставят?

– Все возможные подводные камни мы в Министерстве экономического развития уже рассмотрели. В такой работе при-

нимало участие не только ОАО «РЖД» (к слову, мы генерируем 5% нематериальных активов страны). Роспатент пригласил к обсуждению и другие крупнейшие предприятия. Никаких опасений ни одна компания по интеллектуальной собственности в связи со вступлением в ВТО не высказывала. В том числе никаких претензий не возникло и у Федеральной службы по интеллектуальной собственности.

– То есть вступление в ВТО никаким образом не скажется на деятельности ОАО «РЖД» и её дочерних компаний.

– На интеллектуальной деятельности не скажется. А вообще от этого шага будут только значительные позитивные изменения. Ожидается увеличение количества перевозимых по железной дороге грузов, как идущих на экспорт, так и на импорт.

БЕСЕДОВАЛ  
Владислав КУКРЕШ

Тенденции

Нужный режим

Локомотивные бригады следует мотивировать к применению рекуперативного торможения



ФОТО: ДМИТРИЙ ТЫРКАЛО

Подведены итоги эксплуатационного эксперимента на участке Тайга – Мариинск Западно-Сибирской дороги, которые убедительно доказали высокую эффективность применения рекуперативного торможения на двухпутных магистральных.

Рекуперация применяется не одно десятилетие. Её эффективность доказана на однопутных участках постоянного тока, на которых установлены инверторы, преобразующие постоянный ток в переменный. Однако, что касается двухпутных участков постоянного тока и где нет инверторов, многие специалисты к рекуперации относились скептически, считая, что иного толка от неё, кроме как повышение эффективности торможения поездов, нет, электроэнергия при этом не экономится, а расходуется.

Участок Тайга – Мариинск с холмистым профилем пути, все эксплуатируемые на нём машины имеют систему рекуперативного торможения, и он находится на

Эксперимент доказал эффективность рекуперации

границе полигонов постоянного и переменного токов, что обеспечило совпадение плеч обслуживания локомотивных бригад с границами экспериментального участка и, как следствие, минимальную погрешность при определении разницы между расходами электрической энергии на тягу поездов по счётчикам тяговых подстанций и подвижного состава.

В результате эксперимента выяснилось следующее. Удельный расход электроэнергии

на тягу поездов по счётчикам подстанций с применением рекуперации составил 112,8 кВт/ч на 10 тыс. тонно-километров, а без рекуперации – 125,4 кВт/ч. Иными словами, рекуперация позволила сберечь 11,2% электроэнергии. По счётчикам локомотивов благодаря рекуперации сэкономили 15,3% электроэнергии.

> Окончание | 3

Как проходил эксперимент

Первые трое суток расход электрической энергии по счётчикам тяговых подстанций и подвижного состава, а также тонно-километровая работа в границах участка определялись в нормальном эксплуатационном режиме с полным применением рекуперации. На следующие трое суток всем локомотивным бригадам на этом участке было запрещено применять рекуперацию. Все дни эксперимента были практически идентичными по выполненной работе, погодным условиям, количеству прошедших по участку поездов.

Безопасность

Задание на зиму

Белоруссия вслед за Россией и Украиной намерена ужесточить наказание за нарушение Правил дорожного движения на переездах

ГЕНЕРАЛЬНАЯ ПРОКУРАТУРА БЕЛОРУССИИ ПОДДЕРЖАЛА ИНИЦИАТИВУ ОБ УЖЕСТОЧЕНИИ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПРИ ПЕРЕСЕЧЕНИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕЕЗДОВ АВТОТРАНСПОРТОМ.

Соответствующие изменения в Кодекс об административных правонарушениях Республики Беларусь уже подготовлены и направлены в парламент.

Как рассказала «Гудку» старший помощник белорусского транспортного прокурора Марина Сенько, ведомство предлагает в качестве ужесточения увеличить штраф за нарушение правил проезда железнодорожного переезда. Сумма не уточняется. По словам госпожи Сенько, этот вопрос прокуратура оставляет на усмотрение законодательных органов.

«Статьёй 18.15 Кодекса об административных правона-



ФОТО: СЕРГЕЙ ЗОЛНОВ

Водителям не удастся игнорировать знаки и штрафы

рушениях Республики Беларусь предусмотрены штрафы от двух до четырёх базовых величин (от 200 до 400 белорусских рублей) и от 4 до 20 базовых величин (400–2 млн белорусских рублей) за повторное нарушение в течение года», – уточнила помощник транспортного прокурора.

По её словам, пойти на такой шаг прокуратуру вынудило резко увеличившееся в 2011

году число ДТП на переездах. Если в 2010 году их было 27, то в 2011-м – 46. Растёт и число травмированных и погибших. В первом полугодии текущего года в результате ДТП травмированы три человека и погибли шесть человек.

При этом, как отметила госпожа Сенько, подавляющая часть таких ДТП происходит по вине водителей, которые пренебрегают элементарными

мерами безопасности и часто находятся в состоянии алкогольного опьянения.

В прокуратуре отмечают, что на переездах, а их в республике 1711, установлены системы звуковой и световой сигнализации, шлагбаумы, электрическое освещение, предупреждающие знаки. На 79 переездах находятся дежурные работники. Однако зачастую это просто игнорируется автолюбителями.

«Мы подумали, что, может быть, наказание рублём заставит водителей быть внимательнее и соблюдать правила», – добавила Марина Сенько.

Сейчас поправки направлены на рассмотрение белорусских депутатов. Но их судьба, скорее всего, решится ближе к зиме. До ухода на летние каникулы законодатели не успели приступить к их обсуждению, а в сентябре в стране будут проходить парламентские выборы.

Галия ШАКИРОВА



ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Не оставляют в покое

За полгода ущерб, нанесённый пригородному комплексу Октябрьской дороги вандалами, составил более 4,7 млн руб. Было зафиксировано 289 случаев нанесения граффити на вагоны пригородных поездов, 55 случаев порчи и 44 случая хищений имущества. Как отмечают на магистрали, после выдачи исправного электропоезда в рейс бывает достаточно одной поездки, после которой состав отправляется обратно в депо на повторный ремонт, где приходится восстанавливать оторванные багажные полки, вешалки, менять разбитые стёкла, ремонтировать раздвижные двери салона и пассажирские кресла, порезанные острыми предметами. Один из последних вопиющих случаев вандализма произошёл в районе остановочного пункта Сады: восемь молодых людей битами разбили лобовые и боковые стёкла электропоезда, повредили пульт и табло маршрутного указателя, шесть вагонов электропоезда были раскрашены.

Регионалы объединились

Американская железнодорожная компания Genesee & Wyoming Inc. приобрела все акции компании RailAmerica, Inc. Тем самым объединились две крупнейшие железнодорожные компании США регионального значения. Этот шаг, по мнению топ-менеджмента объединённой структуры, создаст возможности для лучшего развития промышленности на территории 37 штатов США, по которым проходят её линии. В результате объединения общие доходы Genesee & Wyoming Inc возрастут примерно на две трети. В объединённую компанию будут теперь входить 111 железных дорог, 24300 км путей, 1,8 млн вагонов, 4300 работников.

Дорога на троих

Около 7 км железнодорожной линии от станции Чульбасс («Железные дороги Якутии») будет проложено до Иналгинского угольного комплекса на юге Республики Саха (Якутия). В его состав войдут шахта проектной мощностью до 2,5 млн тонн рядового угля в год и обоганительная фабрика мощностью до 3 млн тонн для производства коксового концентрата. О финансировании инфраструктуры комплекса подписан меморандум между правительством республики, Корпорацией развития Южной Якутии и угольным холдингом «Колмар», имеющим право на разработку месторождения. Для строительства участка железной дороги и высоковольтной линии электропередачи будут привлечены средства частных инвесторов под отложенные бюджетные обязательства. «Источником погашения этих обязательств станут дополнительные налоговые поступления от тех предприятий, которые будут пользоваться созданной инфраструктурой», – сообщили в Корпорации развития Южной Якутии. Предполагается, что дорога будет построена к вводу шахты в эксплуатацию в 2014 году.

По сообщению корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Планы

Узел развития

Вокзал превратится в интермодальный комплекс



ФОТО: УРАЛЬСКИЙ ВОКЗАЛ

В следующем году начнётся реконструкция вокзала Пермь-2. Сегодня прорабатываются различные варианты финансирования.

«Реконструкция комплекса оценивается более чем в 10 млрд руб. Финансирование планируется осуществить совместно за счёт средств бюджета субъекта России и РЖД», – отмечает губернатор Пермского края Виктор Басаргин.

Решение начать реконструкцию объекта в следующем году было принято на последней встрече Виктора Басаргина и начальника Дирекции железнодорожных вокзалов Сергея Абрамова. Работы продлятся до 2015 года.

Концепция проекта реконструкции вокзального комплекса разработана специалистами концерна Deutsche Bahn совместно с Дирекцией железнодорожных вокзалов. После окончания работ увеличится пропускная способность комплекса, изменится схема пассажиропотоков.

Вместе со строительством вокзала европейского уровня

Таким обновлённый вокзал в 2015 году должен принимать пассажиров

будет обустроена привокзальная площадь с автостанцией для пригородных и междугородных перевозок. Это обеспечит формирование современного интермодального транспортно-пересадочного узла.

«Реконструкция предполагается довольно сложная, ведь вокзал имеет островное расположение. Поэтому проектировщики разработали целый комплекс мер, которые обеспечат доступ к поездам», – говорит главный инженер Свердловской дороги Игорь Набойченко. Для удобства пассажиров первым будет построен подземный тоннель с выходами на привокзальную площадь.

Предполагается, что вокзал будет четырёхэтажным. Вход в здание и подземные переходы расположат на одном уровне с площадью. Здесь же разместят торговые и технические помещения, пригородные кассы, камеры хранения. С первого этажа будут выходы к островным платформам, к остановкам автобусов. Выходы планируются оснастить эскалаторами

и лифтами для маломобильных граждан. На втором – предусмотрены выходы на береговые платформы, тут же зал ожидания, коммерческие помещения, кассы дальнего следования, буфет, отделение полиции и медпункт. Третий этаж предназначен для залов ожидания, кафе, административных помещений вокзальных служб. Четвёртый – для комнаты матери и ребёнка, помещения длительного пребывания пассажиров, воинского зала.

Вокзал оснастит современным энергосберегающим оборудованием и комплексной интегрированной системой безопасности, которая включит в себя видеонаблюдение, контроль доступа, охранную и пожарную сигнализацию, автоматическое пожаротушение.

«Уникальность проекта будущего вокзального комплекса Пермь-2 в том, что транспортно-пересадочный узел создаст гораздо больше возможностей для развития региона», – уверен Сергей Абрамов.

Игнат Вьюгин

Помощь

Рублём и пряником

Коллеги в Крымске обеспечены вещами и надеются на финансовую поддержку

На специальный счёт помощи коллегам из Крымска, номер которого газета ежедневно публикует на первой странице, продолжают поступать средства. Вечером 24 июля на нём накопилось уже 43 млн руб.

«Мы с коллегами решили собраться. По 1000 руб. – с руководителей и заместителей, а с сотрудников нижнего звена – по 500. Причём люди сами стали инициаторами этих довольно немаленьких сумм. Мы понимаем, что в трудной ситуации может оказаться каждый», –

надлежащие. А туляки ещё по тульскому прянику в каждый пакет положили, приятно ведь пряник получить».

Уже в понедельник, 9 июля в Крымск из Москвы отправилась первая машина. Два водителя вызвались доставить собранные вещи добровольно. А когда машина вернулась, собрали вторую. В ней повезли палатки, фонарики-«жучки», электрические чайники, мешки с одеждой.

Сегодня, по словам Валерия Бочкова, заместителя начальника службы управления персоналом Северо-Кавказской до-



ФОТО: АНЖЕЛЫ

рассказал «Гудку» заместитель Западно-Сибирской региональной дирекции железнодорожных вокзалов по Кузбасскому региону Игорь Парфёнов.

Газета уже рассказывала, что особенно активно откликнулись на призыв помочь коллегам на Московской дороге. Сразу после ЧП там организовали сбор вещей и продуктов для жителей Крымска под девизом «Мы всегда придём на помощь». Сегодня на эти цели потрачено уже 2 млн руб. из профсоюзного фонда дороги.

«Хотели помочь коллегам, но если помощь досталась ещё кому-то, это очень хорошо. Нам сказали, что пострадало около пятисот сотрудников Северо-Кавказской, поэтому мы закупили все вещи в таком количестве и раскладывали их по пакетам, – рассказывает председатель дорпрофжела Николай Синицын. – В пакете было по килограмму риса, пшена, гречки, соли и сахара, по упаковке продуктов быстрого приготовления – лапши и пюре, полтора литра растительного масла, вафельное полотенце, зубная щётка, мыло, спички, свечи, постельные при-

роги, который руководит штабом по оказанию помощи пострадавшим, большой необходимости в вещах или продуктах люди не испытывают. К тому же подходящую одежду из уже имеющейся пострадавшим довольно сложно подобрать. В гораздо большей степени сейчас необходима финансовая поддержка.

Все 825 пострадавших домовладений сотрудников компании разделены на три группы: не подлежащие восстановлению, нуждающиеся в капитальном ремонте и в текущем. Информация по жилью передана в муниципальные органы власти. Те, в свою очередь, проведут комиссионный осмотр, утвердят списки пострадавших домов и обозначат размеры финансовой помощи, рассказал заместитель начальника дороги по кадрам и социальным вопросам Виктор Исаев.

Тем временем, как стало известно газете, некоторыми работниками высказывается мнение о необходимости субботника с тем, чтобы заработанные на нём средства перечислить в помощь коллегам.

Игнат Вьюгин

Перспектива

Пути удлинят

Реконструкция станции увеличит пропускную способность южного хода магистрали

В парке прибытия сортировочной станции Агрыз удлинят пути.

«К нам ежедневно поступает несколько длинносоставных поездов под расформирования: из Екатеринбурга, Юдина и с Московской дороги, – рассказывает замначальника станции Агрыз Айрат Зиялутдинов. – Между тем мы можем поставить такие поезда целиком только на один путь в парке прибытия – 56-й. Это очень затрудняет и формирование составов, и работу станции в целом. Поэтому было принято решение – удлинить два пути».

По словам Айрата Зиялутдинова, выбраны пути таким образом, что схема станции позволит одинаково легко ставить на них под расформирование и чётные, и нечётные поезда. Отсыпка балласта уже началась.

Удлинение путей не только решит сегодняшние проблемы



ФОТО: АЛЕКСЕЙ ПИВОВ

Агрыза, но и поможет избежать их в перспективе. Ведь в ближайшие годы нагрузка на крупнейшую сортировочную станцию в Татарии вырастет. «С середины 2009-го оказались остро востребованы пропускные способности участка Агрыз – Алнаши, – рассказывает заместитель начальника дороги по Ижевскому региону Александр

На сортировочную станцию Агрыз нагрузка значительно вырастет в ближайшие годы

Лапшин. – Значительный рывок происходит в развитии востока Татарии. Увеличивают выпуск продукции автозаводы в Набережных Челнах и Елабуге, успешно развиваются химические предприятия Менделеевска, вступают в строй новые

производства нефтекомплекса в Бикляни. Наши соседи с Куйбышевской дороги стремятся передавать в направлении Агрыза на три-четыре поезда больше, чем раньше».

Александр Лапшин сообщил также, что в перспективе на-

мечено строительство второго пути и электрификация всего участка. Это существенно увеличит нагрузку на станцию Агрыз.

Прогнозируется рост грузопотока и на широтном южном ходу Горьковской магистрали. Справиться с ним возможно, лишь увеличив в графике количество длинносоставных поездов. А это, в свою очередь, потребует нарастить и пропускную способность станции Агрыз. Расчёты её путевого развития с учётом перспективного роста поездопотока показали, что удлинения в парке двух путей хватит на ближайшую перспективу станции, чтобы справиться с нагрузкой.

В ближайшие два года подрядчику ОАО «Росжелдорстрой» предстоит освоить на удлинении путей в Агрызе 248 млн руб., выделяемых ОАО «РЖД».

Николай Морохин, соб. корр. «Гудка» Нижний Новгород

ЧП

Размыла насыпь

Река помешала движению поездов

Из-за размыва путей вчера было прервано движение поездов на одном из участков БАМа.

Обильные осадки в Амурской области привели к тому, что утром было закрыто движение поездов на перегоне Разъезд 1945-й км – Олёкма однопутного участка Тында – Хани Дальневосточной магистрали.

По данным синоптиков, в этом районе за три недели с начала июля выпало до 125% месячной нормы осадков, а за три последних дня – половина. Как следствие, значительно поднялся уровень воды в реке Хани, что привело к размыву железнодорожной насыпи.

Были остановлены все поезда, двигавшиеся в данном направлении, включая пассажирские № 76 Москва – Нерюнгри и № 98 Кисловодск – Тында. Для пассажиров организовали бесплатное горячее питание в вагонах-ресторанах.

Для восстановления движения были направлены два противоразмывных поезда и один восстановительный со станций Хани и Юктали. К месту ЧП доставили 14 вагонов со щебнем, 6 – с камнем, 51 – с балластными материалами для восстановления и усиления тела насыпи и 5 – с железобетонными изделиями для укрепления откоса.

В 15.30 открылось движение по временной схеме. Для этого была уложена рельсошпальная решётка на земляное полотно, предназначавшееся для второго пути (возведено ещё во время строительства БАМа) и не повреждённое водами вышедшей из берегов реки. Первым прошёл пассажирский поезд № 76.

На момент сдачи материала в номер ремонтные работы продолжались. Всего требовалось восстановления порядка 100 м пути.

Павел Усов, соб. корр. «Гудка» Хабаровск



Реклама

«Телефон доверия «Гудок» для сотрудников ОАО «РЖД» – это служба, куда может обратиться любой работающий в компании, чтобы рассказать о проблемной ситуации в коллективе, на предприятии, на дороге, задать вопрос руководству ОАО «РЖД».

Как работает «Телефон доверия «Гудок»

8-800-555-0262

звонки на номер являются бесплатными для абонентов

8-499-262-9471

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

Услуга доступна круглосуточно.

Обратите внимание – Ваш номер телефона не определяется. Если Вы хотите лично получить ответ на ваш вопрос – оставьте свои координаты.

После набора номера Вы услышите текст автоответчика. Ваше сообщение будет записано.

Снятие информации с автоответчика проводится ежедневно в 18:00 по московскому времени.

Все сообщения передаются в отдел социальной политики и писем редакции газеты «Гудок». По фактам жалоб сотрудников проводится проверка.

Ответы на заданные вопросы публикуются в газете «Гудок», на сайте [www.gudok.ru](http://www.gudok.ru), а также в дорожной газете Вашей железной дороги.



ТЕНДЕНЦИИ

## Нужный режим

>Начало | 1

Как пояснил «Гудку» старший вице-президент ОАО «РЖД» Валентин Гапанович, данные можно считать уникальными. Они позволяют не только снять ограничения на применение рекуперации на всей сети, но оказывать максимальную поддержку и стимулировать применение этого режима. Он важен и с экономической, и с технологической точки зрения. Например, в скоростных поездах, и в «Сапсане» в частности, рекуперативная тормозная система используется как основная, а пневматическая – как вспомогательная. Эксперимент также показал, что есть и проблемы, к примеру, нереализованная энергия рекуперации. На некоторых участках при применении рекуперативного торможения повышается напряжение в контактной сети, что отрицательно сказывается на электровозах ЭП2К. Этим, в частности, вызваны некоторые ограничения применения рекуперативного торможения на участке эксперимента. Есть также проблема регулирования напряжения в сети постоянного тока при применении рекуперативного торможения. Эксперимент на Западно-Сибирской позволил уточнить программу создания постоянно действующего полигона на участке от станции Чепца до Екатеринбург-сортировочного по исследованию применения рекуперативного торможения и повышению эффективности использования электрической энергии на тягу поездов, разрабатываемую на Свердловской дороге, а также Омским и Уральским университетами путей сообщения. Как отметили в Екатеринбурге, работа по созданию полигона, где будет исследоваться применение рекуперативного торможения, идёт активно. Уже готовы локомотивы и локомотивные бригады, которые будут здесь работать. Рекуперативное торможение широко применяется на электровозах, электропоездах, современных трамваях и троллейбусах, где при торможении электродвигатели начинают работать как электрогенераторы, а вырабатываемая электроэнергия передаётся через контактную сеть либо другим электровозам, либо в общую энергосистему через тяговые подстанции.

**Владислав Кукреш**  
**Евгения Мусихина**

СТЫК

## Идёт модернизация

ПОРТ СОКРАТИЛ ВЫГРУЗКУ В УСЛОВИЯХ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБНОВЛЕНИЯ

В ПОРТУ ПОСЬЕТ (ВХОДИТ В ГРУППУ «МЕЧЕЛ») СНИЗИЛАСЬ ВЫГРУЗКА ВАГОНОВ С УГЛЕМ В СВЯЗИ С РАЗВЕРНУВШЕЙСЯ НА ТЕРМИНАЛЕ РЕКОНСТРУКЦИЙ.

В настоящий момент в порту ведётся техническое перевооружение. В частности, там установят вагоноопрокидыватель и тепляки для размораживания смерзшегося угля, приходящего в вагонах в холодное время года. Всё это позволит нарастить темпы обработки подвижного состава, а также решить проблему с повреждаемостью вагонного парка, поскольку Посьет практикует грейферную выгрузку. За первое полугодие стивидор повредил 5,9 тыс. вагонов, в том числе более 5,6 тыс. частных. Рост к аналогичному периоду 2011 года составил 34%.

Однако, рассказал «Гудку» начальник станции Посьет Николай Марьин, из-за развернувшихся сегодня работ в порту упала выгрузка. «Согласно договорным условиям стивидорная компания должна среднесуточно выгружать 275 вагонов. Но в порту демонтированы два тупика, где велись выгрузочные операции. Как следствие, в среднем в сутки теряем по выгрузке 50–60 вагонов. При этом железная дорога свои обязательства выполняет. Каждые сутки на станцию подводится порядка 250–300 вагонов», – говорит Николай Марьин.

В итоге 23 июля на припортовой станции простаивали в ожидании подачи на территорию порта три состава с углем. Если учесть, что сейчас в адрес Посьета по Дальневосточной дороге следуют более 2 тыс. гружённых углем вагонов, ситуации грозит ухудшение.

Кроме того, обстановка осложняется возросшей повреждаемостью подвижного состава. Число повреждённых полувагонов в Посьете достигает 30–40% от всех поступающих в порт. «Специальные бригады порта ремонтируют их, но это занимает время, и, как следствие, вагоны задерживаются на фронтах выгрузки. Кроме того, с ростом вагонопотока у стивидорной компании не хватает людей как для быстрого ремонта, так и для своевременной за-



Во время реконструкции подход судов не гарантирует ритмичную выгрузку из вагонов

чистки полувагонов», – отмечает начальник станции.

По планам портовиков вагоноопрокидыватель введут в работу в сентябре. До его запуска стивидор готов выгружать среднесуточно лишь 240 вагонов. После отладки техники он обещает войти в норматив.

Получить комментарии в порту не удалось, телефоны компании не отвечали. Впрочем, уточнил Николай Марьин, на недавнем совместном совещании портовики известили о намерениях дополнительно привлечь штат на ремонт и зачистку вагонов. В частности, для этой цели «Мечел» командировал 80 человек из порта Темрюк. «Это пока всё, что они могут сделать», – резюмирует начальник станции.

Ситуация после ввода вагоноопрокидывателя в Посьете должна улучшиться, убеждены в службе вагонного хозяйства ДРЖД. «Порт полностью от грейферной выгрузки не уйдёт, но мы прогнозируем явное снижение повреждаемости вагонного парка. Большая часть подвижного состава пойдёт через опрокидыватель. Соответственно, не надо будет ждать выхода вагонов из ремонта, не будет такого простоя на станции», – пояснили в отделе по безопасности движения и сохранности вагонного парка службы.

Собственно, это в интересах самого порта и его владельца. В начале июля 2012 года во Владивостоке на се-

дании госкомиссии по социально-экономическому развитию Дальневосточного и Байкальского регионов председатель совета директоров ОАО «Мечел» Игорь Эззин сообщил, что модернизация порта Посьет нужна для увеличения экспорта угля. В 2013 году там запланировано строительство глубоководного причала и нового подходного канала. В результате порт сможет принимать суда дедвейтом 60 тыс. тонн – втрое больше нынешних возможностей. Соответственно объём перевалки угля возрастёт до 9 млн тонн в 2014 году (в прошлом году порт переработал чуть более 4 млн тонн). Дальнейшая перспектива – переработка до 14 млн тонн ежегодно.

Развитие порта актуально в свете масштабного освоения Эльгинского угольного месторождения в Якутии. В настоящий момент прокладка железнодорожного пути протяжённостью 320 км к его запасам завершена, введён в эксплуатацию один из разрезов. Этим летом намечено запустить сезонную обогатительную фабрику мощностью 3 млн тонн концентрата коксующегося угля. Также будет отправляться и необогащённая продукция. Всего в 2012 году на Эльге запланирована добыча 1 млн тонн угля, а через шесть лет – 18 млн тонн с последующим доведением ежегодного объёма до 27 млн тонн. На начальном этапе продукцию с Эльгинского предполагается экспортировать через порт Посьет.

**Павел Усов,**  
СОБ. КОРР. «ГУДКА»  
ХАБАРОВСК

Издержки

# Солярка под контролем

НА СЕТИ РЖД ВНЕДРЯЕТСЯ НОВАЯ СИСТЕМА УЧЁТА ЗА РАСХОДОМ ТОПЛИВА

ОАО «РЖД» ПРИСТУПАЕТ К СЕРИЙНОМУ ВНЕДРЕНИЮ НА СЕТИ ЕДИНОЙ АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ СИСТЕМЫ УЧЁТА ДИЗЕЛЬНОГО ТОПЛИВА (ЕАСУ ДТ), РАЗРАБОТАННОЙ ПО ЗАДАНИЮ ХОЛДИНГА ЕГО ДОЧЕРНЕЙ КОМПАНИЕЙ – ЗАО «ОТРАСЛЕВОЙ ЦЕНТР ВНЕДРЕНИЯ» (ЗАО «ОЦВ»).

Генеральный директор ЗАО «ОЦВ» Александр Тимченко рассказал «Гудку», что ЕАСУ ДТ испытывалась на пилотном полигоне топливного склада станции Лянгасово Горьковской дороги в 2009 году и в июле 2010 года станционный комплекс был введён в постоянную эксплуатацию. За время работ ЕАСУ ДТ совместно с бортовыми локомотивными устройствами учёта расхода топлива РПДА-Т разработки ООО «АВП-Технология», которыми оборудована станция Лянгасово, удельный расход топлива снизился на 5–8%.

Результат достигается за счёт увеличения точности измерения массы топлива, которое теперь осуществляется приборами в определённый момент времени. При этом исключаются ошибки и неточности, связанные с субъективным фактором, а также необходимость каждый раз расчётным методом определять массу топлива на основе ручных замеров температуры и плотности.

Инструментальный учёт исключает возможность нецелевого или нерационального использования нефтепродуктов. Технология работы ЕАСУ ДТ позволяет непрерывно контролировать движение нефтепродуктов от поставщика до списания. Исключены часто возникающие расхождения между техническим и бухгалтерским учётом дизельного топлива. Реализованы автоматизированное выявление и анализ расхождений между информацией топливного склада и показаниями бортовых устройств учёта расхода топлива локомотивов, решена задача адресного контроля отпуска топлива на тепловоз с блокированием неправильных или несанкционированных экипажировок.

«Дальнейшее тиражирование ЕАСУ ДТ предполагается в первую очередь на Горьковской и Красноярской дорогах, для чего уже разработана проектная документация, – подчеркнул Александр Тимченко. – В текущем году будет реализован второй



Приборы позволят контролировать ГСМ точнее

пилотный проект на топливном складе станции Великие Луки. На этом объекте будут апробированы и интегрированы в ЕАСУ ДТ инновационные узлы учёта топлива на позициях слива и отпуска, оборудованные высокоточными потоковыми массомерами».

### Следующим шагом станет совершенствование ведения баланса на расширенном полигоне

Подготовлены целевая программа и технико-экономическое обоснование для дальнейшего тиражирования системы ЕАСУ ДТ на всех топливных складах Росжелдорнабa ОАО «РЖД». Её реализация потребует в четырёхлетний период инвестиционных вложений в размере 8,6 млрд руб. со сроком окупаемости в 4,8 года.

Следующим шагом станут совершенствование технологии ведения баланса нефтепродуктов на расширенном полигоне, разработка новых функций системы, устранение замечаний.

Главный инженер Росжелдорснаба ОАО «РЖД» Андрей Салехов отметил, что в ходе пилотного использования ЕАСУ ДТ доказала свою перспективность для серийного внедрения на сети.

вышается качество бухгалтерского учёта на топливных складах. Эти факторы и обусловили принятие руководством холдинга положительного решения относительно перспектив тиражирования ЕАСУ ДТ в масштабах сети».

Генеральный директор ООО «АВП-Технология» Дмитрий Тихонов добавил, что внедрение ЕАСУ ДТ в перспективе может полностью решить в масштабах всей сети существующую на сегодня проблему воровства ГСМ со складов и локомотивов.

«Задача системы – обеспечить чёткий учёт количества поставленного топлива, его отпуска и расходования локомотивами, – отметил он. – Поставляемая нашей компанией аппаратура позволяет отследить в автоматическом режиме точный объём заливаемого в баки тепловоза и расходующего им в пути топлива, что исключает возможность безнаказанного, несанкционированного его изъятия».

**Левонид Григорьев**



Продолжается подписка на **ВТОРОЕ** полугодие 2012 года во всех почтовых отделениях

Подписной индекс для предприятий и организаций 50019

Подписной индекс для индивидуальных подписчиков 19050

Не забудьте подписаться на «Гудок»

«ГУДОК» ВСЕГДА С ВАМИ!

Дополнительная информация:  
+7 (499) 262-89-69

PODPISKA@GUDOK.RU





Конфликт

# Уехали от реестра

## Суд удовлетворил апелляционную жалобу ОАО «ТрансКонтейнер» к ФАС

Девятый арбитражный апелляционный суд признал недействительным приказ Федеральной антимонопольной службы о доминирующем положении ОАО «ТрансКонтейнер» и ОАО «РЖД» на рынке погрузочно-разгрузочных работ.

У этого судебного разбирательства долгая история. Сначала ФАС включила своим приказом ОАО «ТрансКонтейнер» и ОАО «РЖД» в реестр хозяйствующих субъектов, имеющих долю на рынке погрузочно-разгрузочных работ с универсальными контейнерами и услуг по хранению универсальных контейнеров, выполняемых в местах общего пользования, с долей в размере более 50%. Компании обжаловали решение в Арбитражном суде Москвы. Однако там получили отказ в требовании признать приказ ФАС недействительным.

Суд апелляционной инстанции подтвердил позицию оператора, согласно которой аналитический отчёт о рынке, составленный ФАС, подготовлен с нарушением требований законодательства.

«ОАО «ТрансКонтейнер» изначально считало приказ ФАС незаконным и не отражающим фактическое положение ОАО «ТрансКонтейнер» на рынке погрузочно-разгрузочных работ с универсальными контейнерами и услуг по хранению универсальных контейнеров. Имеющийся перечень нарушений, который был допущен ФАС в ходе подготовки аналитического отчёта, суд обоснованно посчитал достаточным для признания приказа недействительным», – отметил директор по правовым вопросам и управлению имуществом Виктор Марков.

В суде выяснили, что при исследовании ФАС рынка, который выступил предметом спора, рассматривались только места общего пользования. Там действительно работы выполняют только ОАО «РЖД» и ОАО «ТрансКонтейнер». Но ФАС не был принят во внимание рынок на местах необщего пользования, где выполняется основная часть операций с контейнерами. Согласно транспортному законодательству грузоотправитель имеет право по своему усмотрению отправить груз как на места общего пользования, так и необщего (подъездные пути, например). Поэтому единый рынок погрузочно-разгрузочных работ с контейнерами и услуг по хранению контейнеров на железнодорожном транспорте нельзя разбивать на отдельные сегменты.

В апелляционной инстанции определили, что аналитический отчёт ФАС содержит и другие нарушения. В частности, в нём неверно установлены продуктовые границы товарного рынка. Поэтому в отчёте не было полной и объективной информации обо всех хозяйствующих субъектах, недостоверно определён объём товарного рынка. Кроме того, многие выводы, содержащиеся в отчёте, не подтверждены документально.

Начальник отдела правового сопровождения общехозяйственной деятельности ОАО «ТрансКонтейнер» Дмитрий Русаков сообщил «Гудку», что в случае отказа в удовлетворении жалобы в ДААС компании пришлось бы продолжать процесс.

«Включение в реестр доминирующих субъектов накладывает на юридическое лицо дополнительные обязанности по предоставлению в ФАС отчётности. Кроме того, в случае включения в реестр антимонопольным органам уже не надо в дальнейшем устанавливать и доказывать доминирование на этом рынке, а можно сразу возбуждать дела и привлекать такую компанию к ответственности. По этой причине нам было важно выиграть дело», – отмечает Дмитрий Русаков.



В своём отчёте ФАС учла только погрузку в местах общего пользования

Для РЖД отстоять позицию было не менее важно, чем для оператора, рассказал заместитель начальника правового департамента ОАО «РЖД» Алексей Васильев.

«Приказ ФАС налагал на нас определённые обязательства – отметил он. – Это не является указанием на нарушение закона и не является чем-то угрожающим для нас. Но включение в реестр в качестве лица, занимающего доминирующее положение на определённом рынке, переводит из одного типа регулирования в другой, более жёсткий. Например, если бы приказ ФАС не был отменён и ФАС усмотрела бы в действиях ОАО «РЖД» признаки нарушения каких-то норм антимонопольного законодательства, то службе не понадобилось бы вновь проводить исследования рынка».

### Доминирующим субъектам не позволяет устанавливать монопольно высокие или низкие цены на свои услуги

Закрепление доминирующего положения за ОАО «ТрансКонтейнер», по мнению партнёра юридической компании «Налоговик» Дмитрия Липатова, непосредственно повлияло бы на тарифы и операционную деятельность компании.

«Доминирующим субъектам не позволяет устанавливать монопольно высокие или низкие цены на свои услуги, – заявил он «Гудку». – При нарушении этого запрета ФАС может взыскать с компании крупные штрафы, привязанные к выручке. На ценообразовании это сказалось бы непосредственно. Статус доминирующего субъекта обязывает компанию лишь мотивированно повышать стоимость своих услуг, в противном случае такое повышение квалифицируется законодательством как установление монопольно высокой цены».

Например, если бы в ОАО «ТрансКонтейнер» не повысилась зарплата и не выросли тарифы на электроэнергию, но при этом стоимость услуг компании подорожала, это послужило бы основанием для возбуждения дела по факту нарушения закона «О защите конкуренции».

«Статус доминирующего хозяйствующего субъекта несёт и иные ограничения, – рассказывает эксперт. – Запрещается навязывать своим контрагентам условия, экономически или технологически не обоснованные, не выгодные или не относящиеся к предмету договора. А таковой может быть признана плата за сопутствующие услуги, если они не входят в предмет договора между организатором перевозок и клиентом. Но в транспортном бизнесе редко встречается навязывание необоснованных условий. Это больше свойственно для сферы ритейла, когда за доступ на торговые полки сети требуют заключения соглашения на оказание маркетинговых услуг. Но сам статус доминирующего субъекта даёт повод ФАС придирается к условиям договоров с клиентами компании, что вряд ли понравилось бы менеджменту».

Включение в реестр в качестве доминирующего субъекта на рынке погрузки, разгрузки и хранения контейнеров ОАО «ТрансКонтейнер» не грозит, считает руководитель департамента исследований железнодорожного транспорта ИПЕМ Владимир Савчук.

«Если речь идёт о рынке перевалки и хранения контейнеров, то с учётом мест необщего пользования занятие ОАО «ТрансКонтейнер» рынка более чем на 50% маловероятно. В то же время возможно доминирование компании на локальных рынках, в регионах с небольшими объёмами услуг и неразвитой терминальной сетью», – говорит Владимир Савчук.

Азалия Идрисова

## Вопрос Дня

Если растут мировые цены на грузы первой тарифной категории, можно ли повышать цену на перевозку?



Юрий Саакян, генеральный директор Института проблем транспортных монополий:

– Перевозки угля для нужд ЖКХ не дают высокой прибыли ни угольщикам, ни железнодорожникам, но они необходимы стране в целом. Значит, их надо субсидировать из бюджета либо внебюджетными инструментами – налоговыми и иными льготами, например. Но это не означает, что спонсором таких перевозок должно выступать именно ОАО «РЖД».

Вячеслав Петренко, начальник департамента по маркетингу грузовых перевозок и тарифной политике ОАО «РЖД»:

– Тарифы на грузовые перевозки следует привязывать к конъюнктуре грузов. В основе механизма, определяющего эту привязку, должны лежать рыночные принципы – то есть спрос определяет предложение. Ещё Сергей Витте сформулировал в части железнодорожных тарифов чёткий принцип: они не должны быть формой покровительства для других видов деловой деятельности, при определении их размеров следует отталкиваться не от расходов транспортных предприятий, а от условий образования цен на товары в пунктах отправки и доставки. Можно сказать, опираясь на этот исторический опыт, что в области тарифообразования существует одно ключевое правило: нужно, чтобы товар платил за перевозку всё, что он может заплатить.

Алексей Дружинин, директор департамента правового обеспечения и законопроектной деятельности Министерства транспорта России:

– Несмотря на то что существует ряд различных позиций по гармонизации интересов в сфере тарифообразования между железнодорожным транспортом, грузоладельцами и государством, единого подхода в отношении возможности изменения нынешней системы тарификации перевозок первой тарифной категории пока не принято. Позиции можно разделить по следующим направлениям: привязка изменений цен на перевозку грузов к колебаниям цен на сами грузы, дотирование грузоладельцев и субсидии железнодорожникам. Каждый из этих подходов имеет свою аргументационную базу, но в то же время при желании в каждом из них можно найти свои слабые места. Если привязать тариф к ценовой конъюнктуре на перевозимый груз, то последствия могут иметь «эффект домино» – резко возрастут транспортные издержки грузовладельцев, что в итоге приведёт к ценовому дисбалансу всей экономики. Субсидии и дотирование также могут оспариваться, поскольку сложно выработать методику их определения, учитывающую все необходимые направления, источники, формы и объёмы компенсаций.

Александр Сапронов, вице-президент по логистике ОАО «Новолипецкий металлургический комбинат»:

– Рыночная ценовая конъюнктура, в том числе и на грузы, проходящие по первому классу железнодорожной тарификации, меняется гораздо более динамично, чем тарифы, устанавливаемые для ОАО «РЖД». Кроме того, эти изменения носят подчас малопредсказуемый характер. Тарифообразование же – это процесс, как правило, весьма растянутый по времени и всегда абсолютно непредсказуемый. Приведу пример из сегодняшних реалий: на рынке наблюдается ошутимое падение спроса на продукцию металлургии, и как следствие – падают объёмы её перевозки и доставки на меткомбинаты руды и угля. Если следовать сугубо рыночной логике, ОАО «РЖД» должно понизить в такой ситуации свои тарифы. Однако они, будучи утверждёнными, меняться не будут. Это означает, что нынешняя система тарифообразования как минимум не наносит ущерба интересам железнодорожников и не является своего рода механизмом принуждения их к спонсированию через тарифы других отраслей экономики. Наоборот, нынешний тарифный порядок гарантирует ОАО «РЖД» ту доходную базу, которая заложена в бюджет компании, и возможность осуществлять перспективное финансовое планирование.

## Технологии

# Расширят портфель

Рынку тяги «пространства 1520» укрепят конкуренцию

Дочернее предприятие ЗАО «Трансмашхолдинг» – украинское ПАО «Лугансктепловоз» – работает над серий тепловозов для поставки на экспорт, в том числе для РЖД.

Одно из перспективных направлений – разработка двухкабинного односекционного тепловоза с дизелем Gevo (американской General Electric) форсированной мощности. Он мог бы рассматриваться для поставки в дальнее зарубежье, составляя конкуренцию тепловозам ТЭ3З, выпускаемым в Казахстане на заводе GE.

Кроме того, в этом году предприятие приступило к разработке конструкторской документации маневрового тепловоза ТЭМ103А с дизелем Caterpillar, а в 2013-м запланировано начало работ по созданию магистрального тепловоза ТЭП6, ориентированного на страны Юго-Восточной Азии.

Как сообщают в ТМХ, за счёт освоения выпуска локомотивов с двигателями General Electric предприятие надеется расширить продуктовый портфель, а также предложить покупателям выбор комплектации новой техники – традиционными дизелями Коломенского завода (входит в «Трансмашхолдинг») или же их американскими аналогами. Одновременно изучается возможность глубокой модернизации ранее выпущенных магистральных тепловозов 2ТЭ10Л и 2ТЭ116 за счёт установки силовых модулей на базе линейки Gevo.

«Лугансктепловоз» уже изготовил опытный образец 2ТЭ116ВД с дизелем американской компании General Electric. В этом году он будет проходить испытания и сертификацию. Главное преимущество новой продукции перед её конкурентами состоит в том,



«Лугансктепловоз» уже изготовил опытный образец 2ТЭ116ВД с дизелем американской компании General Electric

что есть конкретное желание основного заказчика – ОАО «РЖД» – видеть её в своём распоряжении. Кроме того, ПАО «Лугансктепловоз» работает над трёхсекционным тепловозом 3ТЭ116У. По обоим разработкам подписаны протоколы о намерениях с ОАО «Российские железные дороги», – отметил главный специалист по локомотивостроению ЗАО «ТМХ» Александр Кулабухов.

Аналитики считают, что новая продукция будет пользоваться спросом.

«Одна из новых линеек тепловозов будет запущена с использованием американских дизельных двигателей Gevo, и это, как следствие, поднимет его конечную стоимость. Впрочем, наличие двигателей производства

GE также подогреет интерес у покупателей. В целом мы не думаем, что возникнут какие-то проблемы со спросом на продукцию, львиная её доля поставляется для РЖД, и, по-видимому, здесь «Лугансктепловоз» сохранит свои позиции. В то же время есть небольшая возможность увеличения экспорта процентов на пять в будущем году (с 10 до 15%) и то благодаря богатому выбору машин за счёт двигателей», – считает эксперт ИФК «Солид» Эльвира Малахова.

В досье

Объём производства «Лугансктепловоза» в 2010 году составил 956 млн грн (\$118,1 млн), а в прошлом вырос до 1,595 млрд грн (около \$197,1 млн). Предприятие работает над заказами на 102 тепловозные секции (42 – для РЖД, 60 – для УБЖД), 8 секций электровозов для «Укрзалізниця», а также над серией заказов на комплектующие узлы, агрегаты. На сегодня более 90% техники «Лугансктепловоза» выпускается для ОАО «РЖД».

«В планах РЖД – приобретение более 150 секций тепловозов до конца 2013 года. По нашим оценкам, 40 из них могут составить новые модели, при этом в производстве новых тепловозов будут использоваться импортные двигатели, но корпуса – старой модели. По нашим оценкам, инвестиции «Лугансктепловоза» в производство новых машин не превысят \$10 млн», – полагает старший аналитик ИК «Тройка Диалог Украина» Иван Харчук.

Константин Мозговой



ТЕНДЕР

Вагоны на «поток»

«ГАЗПРОМ» ПРИВЛЁК ПАРК ДЛ



ОАО «Газпром» подвело итоги тендера на предоставление парка для нужд транспортно

Победу одержали ЗАО «Спецэнерготранс» и ООО «Северная грузовая компания».

Как сообщили в газовом концерне, на конкурс были выставлены пять лотов: два – по ежемесячному предоставлению 250 платформ и ещё три – по ежемесячному предоставлению 1500 полувагонов. Причём «Спецэнерготранс» каждый месяц будет предоставлять «Газпрому» по 250 платформ и 3000 полувагонов, срок соглашения – 1 год. Привлечённые вагоны будут использованы для перевозки различных труб, в том числе бесшовных, водогазопроводных, стальных сварных труб большого диаметра (400–1420 мм), а также сборной повагонной отправки.

«Для перевозок трубной продукции наша компания предоставляет «Газпрому» собственный подвижной состав, услуги оказываются на основании договора о предоставлении вагонов, и парк подвижного состава не передаётся в аренду. Что же касается общего количества предоставляемого парка, то оно зависит от конкретных заявок, которые мы будем получать от нашего партнёра до начала месяца оказания услуг», – сообщил заместитель генерального директора ЗАО «Спецэнерготранс» по стратегическому развитию и корпоративным отношениям Юрий Сорокин.

«Окончательные суммы контрактов по предоставлению подвижного состава составляют коммерческую тайну. Однако по конкурсной документации максимальная сумма всех пяти лотов составила 5,56 млрд руб. (порядка \$174,25 млн) с НДС. Предполагается, что привлечённый состав будет использован для перевозки труб с заводов на Северо-Кавказскую железную дорогу, в Краснодарский край, для нужд строительства газопровода «Южный поток», – отметил начальник управления долгосрочного развития и планирования ООО «Газпромтранс» Андрей Ващенко.

Константин Мозговой

Тенденция

Экспорт проседает

СПРОС НА МИРОВЫХ РЫНКАХ РАЗВЕРНУЛ ПОКАЗАТЕЛИ ПОГРУЗКИ



ПАДЕНИЕ СПРОСА НА МИРОВЫХ РЫНКАХ МЕТАЛЛА И УГЛЯ ПРИВЕЛО К НЕОЖИДАННЫМ РЕЗУЛЬТАТАМ НА СЕТИ РЖД. В июне 2012 года объёмы роста погрузки во внутреннем сообщении превысили показатели экспортёров. Эксперты прогнозируют сохранение тренда и надеются на дальнейший рост внутренних перевозок.

По данным Центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) ОАО «РЖД», в первом полугодии текущего года погрузка по сети выросла на 3,5% относительно аналогичного периода прошлого года. Причём есть рост погрузки как на экспорт, так и во внутреннем сообщении (на 4,7% и 3,2% соответственно). А в июне текущего года отмечено увеличение погрузки во внутреннем сообщении (плюс на 5,8% к июню 2011 года). При этом на экспорт в июне погружено на 2,2% меньше, чем в июне 2011 года. По сравнению с маем текущего года экспортная погрузка снизилась ещё значительно – на 7,4%.

Как сообщил «Гудку» первый заместитель генерального директора Центра фирменного транспортного обслуживания Сергей Колесников, основное снижение погрузки на экспорт произошло по металлургическим грузам (чёрные металлы, руда железная), а также по углю. Сказывается стагнация мирового спроса и производства. Более того, с начала 2012 года произошла переориентация перевозок железной руды на внутренний рынок.

«Ситуация с экспортом чёрной металлургии из РФ остаётся сложной, – говорит

Спрос на металлы в Европе и Азии падает одинаково

старший аналитик управления анализа рынка акций ИК «Велес Капитал» Айрат Халиков. – Основные направления экспорта металлопродукции – Европа и Ближний Восток. В Европе долговой кризис ведёт к сокращению темпов роста ВВП, снижению продаж автомобилей и недвижимости. Это негативно влияет на спрос на металлургическую продукцию и сырьё в Европе. К тому же обесцениение евро делает экспорт в Европу менее привлекательным для трейдеров, поскольку повышает зарубежные

В августе начнётся погрузка угля на отопительный сезон, что не может не повлиять на показатели

цены. Соответственно они переориентируются на закупки внутри Европы».

Эксперт отмечает, что и в последние две недели экспортные цены на сталь были слабыми – позитив лишь отмечался на внутреннем рынке из-за сезонного роста на металлопрокат, который используется в строительстве недвижимости.

«Текущая ситуация на зарубежных рынках указывает на то, что снижение цен и уменьшение экспорта не достигли своих минимальных значений. Пока преждевременно говорить о восстановлении спроса на сталь и металлургическое сырьё», – считает господин Халиков.

На сокращение железнодорожных экспортных перевозок, по мнению руководи-

теля департамента исследований железнодорожного транспорта Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Владимира Савчука, повлияла и возросшая межотраслевая конкуренция с другими видами транспорта. В частности, с речным, куда могла уйти часть экспорта. В то же время внутренние перевозки росли за счёт строительного-минеральных грузов.

«В течение 2012 года наиболее значительный вклад в рост внутренних грузоперевозок внесли строительного-минеральные грузы, которые показали 14% роста. Летний период является традиционно высоким для данного типа грузов, поэтому, ве-

роятнее всего, рост именно этих грузов мог поддержать сегмент внутренних перевозок в июне 2012 года. Однако его темпы роста, как правило, начинают снижаться с сентября, что может привести к замедлению общего роста внутреннего грузопотока», – прогнозирует аналитик «ТКБ Капитал» Татьяна Задорожная.

Заместитель генерального директора по планированию ЦФТО Виктор Стеценко, в свою очередь, считает, что тенденции роста внутренних перевозок сохранится. «В августе начнётся погрузка угля на отопительный сезон 2012/2013 года, что не может не повлиять на показатели перевозок», – отметил он.

Галия ШАКИРОВА

Маршрут

Нашли решение



Руководство Кировского отделения Горьковской дороги предлагает ввести закольцованные маршруты для лесных грузов. Это должно снизить затраты грузовладельцев.

По словам первого заместителя начальника Горьковского территориального центра фирменного транспортного обслуживания Ларисы Стояновой, погрузка лесных грузов в Кировской области незначительно, но сокращается (–2,4% к показателям прошлого года). Остаётся нерешённой проблема с простоем вагонов.

«Руководители лесозаготовительных предприятий по-прежнему подают завышенные заявки на вагоны, а погрузить не успевают. Как следствие, отказываются от уже поданных заявок на вагоны», – отметила она на заседании рабочей группы регионального координационного совета по вопросам грузоперевозок под председательством заместителя начальника ГЖД по Кировскому региону Александра Небольсина.

В качестве решения этой проблемы кировские железнодорожники предлагают ввести так называемые закольцованные маршруты.

«Я думаю, реально проработать закольцованные маршруты по перевозке строительных грузов со станций Гарь и Бумкомбинат Кировского региона ГЖД в направлении Канского региона», – считает господин Небольсин. Соответствующие поручения уже даны специалистам ГЖД.

Галия ШАКИРОВА

Стоп-кран

Вино под замком

Около двух недель в июле большинство российских производителей вина не отгружали свою продукцию

Изменение российского законодательства, касающегося производства и реализации винной продукции, вынудило производителей на две недели приостановить производство. Пока чиновники обсуждали и спешно подписывали постановления, российские заводы подсчитывали убытки. В настоящее время ситуация нормализовалась.

В первой половине июля и без того небольшие объёмы перевозки винной продукции по железной дороге были сведены практически к нулю. Причина – неразбериха вокруг новых поправок в законодательство. Правительство вовремя не приняло необходимые постановления, касающиеся, в частности, новых акцизных марок.

Дело в том, что с 1 июля 2012 года все вина должны были быть разделены на 4 категории: натуральные, фруктовые, ликёрные и игристые. Уточняется, что они не должны содержать примесей и добавок. Полусладкие вина предлагалось переименовать в винный напиток, поскольку в их состав входят подсластители. По экспертным оценкам, переименование полусладкого вина в винный напиток могло нанести серьёзный удар по винодельческой отрасли, по-



Проблема с акцизами на вино моментально отразилась на объёмах погрузки

сколько на такую продукцию приходится 70–75% всего отечественного производства вин. Однако этого не случилось.

Обсуждения в Думе шли до середины месяца. А постановления, вводящие в оборот новые акцизные марки, было опубликовано на сайте правительства лишь 12 июля.

Всё это время большинство российских винных заводов

либо стояли, либо работали «на склад». Некоторые возобновили работу в полном объёме лишь на прошлой неделе.

Как рассказал «Гудку» директор по связям с общественностью Русского шампанского дома «Абрау-Дюрсо» Виталий Рязанцев, их предприятие остановлено не было. «Мы продолжали работать. Но, так как до решения вопроса

с акцизными марками отгружать готовую продукцию было нельзя, наша продукция шла на склад», – сказал господин Рязанцев, добавив, что в таком режиме завод работал около недели.

По его словам, завод «Абрау-Дюрсо» не понёс финансовых потерь, но у других производителей были серьёзные проблемы. «К примеру, компания «Фанагория» за две недели июля недопустила около 60 млн декалитров продукции на 77 млн руб.

Все переживали, что если ситуация не разрешится в ближайшее время, то возникнут трудности в том числе и с хранением готовой продукции», – рассказал представитель «Абрау-Дюрсо». Суточное производство завода – 70–72 тыс. бутылок.

Однако сейчас напряжение спало. Проблема с акцизами разрешилась. По старым маркам можно производить продукцию до 1 января 2013 года, а реализовывать – до 1 января 2014 года.

Как сообщил исполнительный директор Ассоциации производителей винограда и алкогольной продукции Краснодарского края «Кубаньвиноградалко» Владимир Мдивани, все винозаводы края возобновили работу.

Галия ШАКИРОВА

Инициатива

Против правил

РЗС просит не вводить запрет на устаревшие зерновозы

Российский зерновой союз (РЗС) направил письмо в Минтранс и Минэкономразвития с просьбой не вводить ограничения по сроку службы для вагонов-зерновозов.

Напомним: в настоящее время Минтранс разрабатывает стратегию развития транспортного машиностроения. В рамках разработки документа вагоностроители предлагают ввести норму о запрете эксплуатации вагонов, срок службы которых превышает 30 лет.

По оценке Российского зернового союза, при введении запрета на продление срока эксплуатации в период до 2014 года произойдёт выбытие более 10 тыс. единиц парка зерновозов, что приведёт к потере одной трети всего железнодорожного ресурса рынка. Как рассказал «Гудку» вице-президент Российского зернового союза Александр Корбут, в последние десятилетия по ряду причин обновление парка вагонов зерновозов шло крайне медленно и масштабы старения парка приняли весьма широкий характер. По его словам, в случае запрета на эксплуатацию устаревших зерновозов дефицит вагонового парка в пиковые периоды перевозок резко обострится, а обеспеченность заявок упадёт с 80% до 50%, что приведёт к падению закупочных цен и существенному ухудшению положения сельхозпроизводителей, а также веро-

ятно возникновение перебоев поставок зерна в зернодефицитные регионы страны.

«Теоретически этот дефицит зерновозов может быть замещён при массовом строительстве и импорте вагонов, однако это потребует от операторов до 25 млрд руб. При этом эти цифры – в текущих ценах, а скорее всего, при таких масштабных заказах цены производителей существенно вырастут, – добавляет Александр Корбут. – Эти затраты не предусмотрены инвестиционными программами операторов. В результате рост расходов будет компенсирован исключительно ростом не регулируемой государством вагонной составляющей в железнодорожном тарифе. В результате рост тарифа на перевозку и снижение закупочных цен на зерно составит от 400 до 600 руб. за тонну, что делает невозможной экономически целесообразную реализацию зерна в большинстве удалённых от зон потребления регионов страны, повлечёт за собой сворачивание сельскохозяйственной деятельности».

В компании «Русагротранс» ожидают, что специализированный парк не попадёт под ограничения. В условиях вступления в ВТО нагрузка на агропромышленный комплекс и зернопроизводителей крайне нежелательна, подчёркивают в компании.

«Производственные мощности стран СНГ по выпуску грузовых

вагонов оцениваются в размере 10–11 тыс. вагонов ежемесячно, – отмечает заместитель директора департамента государственного регулирования тарифов, инфраструктурных реформ и энергоэффективности Министерства экономического развития РФ Ярослав Мандрон. – При этом основной спрос со стороны операторских компаний предъявляется по отношению к наиболее доходным видам подвижного состава. Это прежде всего полувагоны и цистерны (70% и 16% от общего числа построенных вагонов соответственно). В этих условиях возможность обновления иных видов вагонов, в том числе вагонов-зерновозов, существенно ограничены».

Также, по его мнению, учитывая социальную значимость перевозок зерновых, государством поддерживается рост тарифов при осуществлении таких перевозок, а значит – привлекательность для инвестора указанного подвижного состава является более низкой, чем при покупке полувагонов или цистерн. «Компенсировать выбытие парка зерновозов при введении запрета на эксплуатацию грузовых вагонов с истекшим сроком службы в краткосрочном периоде представляется проблематичным, учитывая, что новых вагонов в месяц производится в СНГ не более 200–250 единиц», – заключает Ярослав Мандрон.

Наталья Решетняк



Благодарность

Дружба всего дороже

Член президиума Центрального совета ветеранов войны и труда ОАО «РЖД» Леонид Иванович Матюхин отметил недавно свой 75-летний юбилей. Всю свою жизнь он проработал на железнодорожном транспорте. В течение пяти лет, на которые пришёлся пик перевозок на сети дорог, Матюхин руководил Горьковской железной дорогой. А в тяжёлый для страны 1991 год встал во главе МПС СССР. «Гудок» в № 113 опубликовал интервью с юбиларом «Министр на переправе». Его прочитали все, кто выписывает нашу газету. И поздравления Леониду Ивановичу шли со всей сети дорог. А потом он позвонил нам в редакцию и сказал: «Я бы хотел через «Гудок» поблагодарить всех, кто поздравил меня с 75-летием. Дружба и доброе участие для меня всегда очень много значили. А в юбилей, когда подводятся определённые итоги, это тем более ценно. Значит, в жизни я шёл правильным путём. Желаю всем крепкого здоровья, личных и профессиональных успехов!»

Урок истории



ФОТО: СЕРГЕЙ ЖУНЧЕВ

Их подвиг не будет забыт

Говорят, если человек не помнит прошлого, у него нет будущего. На своём опыте наша многочисленная дружная семья убедилась, что в России немало людей, которые дорожат историей своей страны, делают всё от них зависящее, чтобы и другие о ней не забывали.

В полной мере это относится к коллективу Совета ветеранов войны и труда Центрального аппарата ОАО «РЖД». Наша семья поддерживает связь с советом более 40 лет. Поэтому именно к ним мы обратились с просьбой помочь достойно отпраздновать 100-летие со дня рождения моего отца – Ивана Ефимовича Пышного, погибшего на фронте во время Великой Отечественной войны. Уже выросли внуки и подрастают правнуки Ивана Ефимовича, но память о нём не стёрлась. Даже самый маленький член нашей семьи знает, кто этот красивый молодой человек на портрете в гостиной. До войны отец работал в Мостотресте Народно-комиссариата путей сообщения. Он был лидером по натуре, активным и жизнерадостным. В числе лучших комсомольцев наркомата учился в лётной школе при аэроклубе, получил звание пилота и права на управление самолётом. Парашютист, ворошиловский стрелок. Когда началась война, не остался в стороне и добровольцем ушёл защищать Родину. Служил командиром роты миномётчиков, а в ноябре 1942 года погиб при обороне железнодорожного участка Москва – Ржев. Его жизнь прервалась очень рано, в 30 лет, но имя увековечено на мемориальной доске в здании ОАО «РЖД» среди имён других железнодорожников – героев Великой Отечественной войны. Совет ветеранов не только не отверг нашу инициативу отметить его столетие у мемориальной доски, а наоборот, приложил все усилия, чтобы юбилей удался на славу. Благодаря его стараниям у нас получился наглядный урок истории, позволивший ветеранам вспомнить былые годы, а молодёжи больше узнать о таком значимом для страны событии. Все вместе мы рассматривали фотографии и вырезки из газет, всё больше погружаясь в атмосферу прошлых лет. Дневник и фронтовые письма отца оживляли историю, делая её близкой и понятной. Стоя перед этим памятником герою, мы вспоминали родных и знакомых участников войны, обещали, что их подвиг никогда не будет забыт и навсегда останется в сердцах потомков. Эта встреча представителей разных поколений оставила неизгладимое впечатление у всех участников. Хочется верить, что у наших детей и внуков будет прекрасное будущее, ведь за него заплачена столь дорогая цена – жизни многих и многих людей. Мы выражаем искреннюю признательность всему коллективу Совета ветеранов, но особенно его председателю Анатолию Александровичу Тимошину, активистам Варваре Константиновне Блинковой и Юрию Евгеньевичу Гусеву за уважительное и неравнодушное отношение к людям и к нашей семье в частности. Отдельное спасибо и благодарность за поддержку президенту ОАО «РЖД» Владимиру Ивановичу Якунину.

Честь и хвала всему коллективу Совета ветеранов Центрального аппарата ОАО «РЖД». Желаем им всем здоровья, благополучия и успехов в их благородных делах. Людмила Григорьева Москва

Новаторы

Жемчужина мысли

Инкубатор инновационных идей пополняют новые проекты

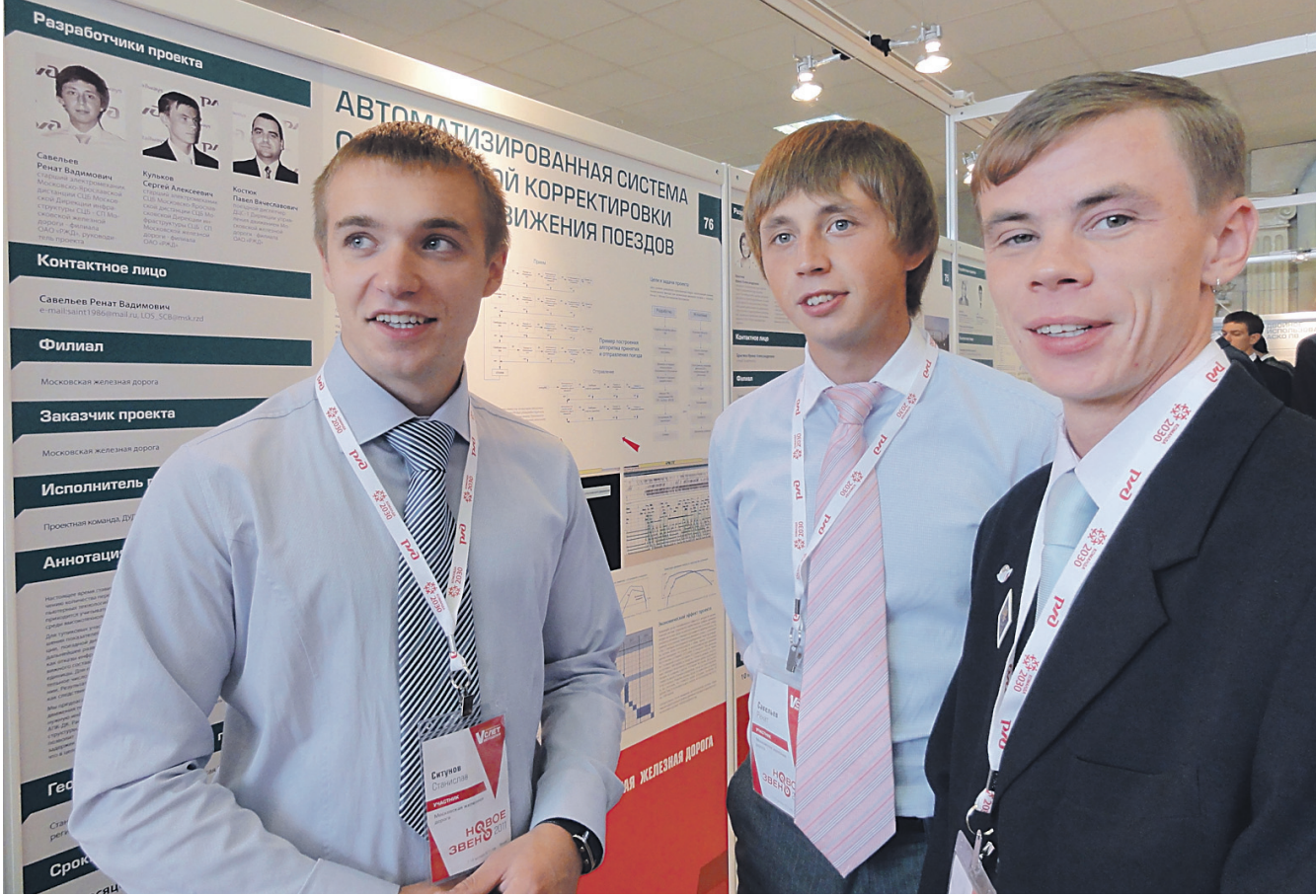
Проект работников Московско-Ярославской дистанции сигнализации, централизации и блокировки стал победителем сетевого смотра-конкурса «Идея ОАО «РЖД»-2012» в номинации «Лучшее предложение молодых специалистов в области автоматики и телемеханики».

Старший электромеханик дистанции Сергей Кульков пришёл работать на станцию Лосиноостровская в 2002 году. Здесь выпускник Московского колледжа железнодорожного транспорта на практике убедился, что значит «самый напряжённый» участок столичной магистрали: электропоезда проходили через станцию каждые шесть минут. И попробуй в этих условиях обеспечить бесперебойную работу уже изношенных устройств сигнализации, централизации и блокировки (ЦБ). За год здесь бывало до 400 сбоев – больше, чем дней в году. – Мы ремонтировали их постоянно, – вспоминает Сергей. – Конечно, это наша работа – обслуживать всю эту технику, чтобы она функционировала нормально. Но обслуживание и экстренный ремонт – вещи разные. У нас получалось, что в основном занимались экстренными ситуациями. В таких случаях, конечно, нужно было что-то менять.

Коллектив в дистанции подобрался молодой, со многими стали друзьями. А через несколько лет к ним прибавились Ренат Савельев и Станислав Ситунов. Они стали единомышленниками Сергея. Второём ребята и изложили на бумаге свою идею «Исключение сбоев кодов при нарушении нормального протекновения рельсовых цепей». И в 2011 году получили третий приз на дорожном конкурсе инновационных проектов «Золотой резерв». А в нынешнем победили на сетевом смотре-конкурсе.

– На дорогах существует большая проблема – сбой рельсовых кодов, – рассказывает старший электромеханик по напольным устройствам Ренат Савельев. – Он возникает по разным причинам – из-за недоработки схемы, локомотивных устройств, внешних помех, человеческого фактора. Мы решили эту проблему рассмотреть досконально, чтобы решить, как последовательно бороться с каждой из причин её возникновения. Ведь из-за сбоя кода показатели локомотивного и напольного светофоров не совпадают, и машинист вынужден внепланово тормозить. А это влечёт за собой дополнительные затраты электроэнергии и нарушение графика движения. На участке, где сегодня поезда идут с четырёхминутным интервалом, это чревато серьёзными последствиями. Встал один поезд – за ним накопится целый «хвост». И если проблему не решить, нечего и думать о скоростном движении.

За разработку проекта они взялись в 2010 году. Идея посетила их головы, когда начался капитальный ремонт пути, а вместе с ним и обновление устройств ЦБ на участке Москва – Мытищи. Тогда сбоев стало уж слишком много. Специалисты начали ана-



Молодые новаторы Станислав Ситунов, Ренат Савельев и Сергей Кульков

лизировать, почему такое происходит, и обнаружили одну из весьма распространённых причин. Дело в том, что после возвращения путейской техники с перегона после окончания «окна» дежурные по станции должны сделать смену направления, однако, как выяснилось, зачастую они этого не делали.

– Система рассчитана на то, что поезд выехал из точки А и приехал в точку Б, – поясняет электромеханик Станислав Ситунов. – Когда он возвращается обратно, не доехав до конца, схема ломается. Чтобы её восстановить, надо вручную сделать смену направлений. Но дежурные об этом забывают, а напомнить им некому.

И, как следствие, первый поезд, который пойдёт после технологического «окна», попадёт на участок со сбоем кода.

– Мы предложили создать систему оповещения дежурных по станции об ошибке в схеме, чтобы они знали о ней до того, как на неё «наткнётся» подвижная единица, – добавляет Сергей Кульков. – Можно, например, установить на посту дежурного специальную лампочку, которая будет подавать сигнал в случае сбоя, и кнопку разблокировки. Дежурные двух станций, на перегоне между которыми нужно обнулить схему, должны созвониться и одновременно нажать на эти кнопки. Так проблема будет решена, и поезда смогут следовать без помех.

Но бывают и более опасные ошибки системы. Их выявляют сбои схемы защиты от потери шунта короткой подвижной единицей. В такой ситуации дежурный на

пульт её просто не видит. А значит, путь будет ошибочно считаться свободным и для следующего поезда загорится зелёный свет. ...

– Такое происходит, когда контакт плохой, – говорит руководитель проекта Сергей Кульков, – скажем, дрезина попадает на ржавчину, не происходит замыкания на рельсах между колёсными парами. Мы разработали алгоритм, который позволит при потере шунта сделать следующему поезду

Хорошо, что нас услышали. Работать интереснее, когда есть возможность мозги включать

принудительный сбой кодов. То есть здесь, наоборот, мы должны запретить движение. При этом будет происходить автоматический сброс схемы счёта, и загорится красный свет. Автоматика предотвратит угрозу безопасности движения при ошибке человека. Допустим, дежурный считает путь свободным и даёт зелёный сигнал. Но система уже зафиксировала впереди потерю шунта снегоуборочной машиной. И автоматика не позволит поезду двигаться.

Эту разработку молодых рационализаторов одобрили начальник Московской дороги Владимир Молдавер и специалисты ОАО «РЖД». А служба автоматики и телемеханики столичной магистрали выбрала в качестве полигона для опробования новшества 1-й путь на участке Лосиноостровская – Мытищи.

Ребята горят нетерпением наконец-то запустить свой проект и увидеть эффект. Но они не сидят сложа руки в ожидании, работают над новыми идеями. Для умных голов любой производственный вопрос – поле для новаторской деятельности.

– Большой плюс, что компания «РЖД» обращает внимание на новаторские разработки. Стало гораздо проще донести свою идею до высокого начальства, – говорит Ренат. – Мне, например, работать гораздо интереснее, когда есть возможность мозги включать.

Его друзьям – тоже. – Я считаю, что упорный человек всегда своего добьётся, – рассуждает Станислав. – Но это особый склад характера, а не ума. Дельные идеи часто появляются у тех, кто не склонен о них кричать. А вот зафиксировать через хорошо организованную систему свой проект каждый сможет. Центром молодёжной политики создан Информационный Инкубатор Инновационных Идей, так называемая Система 4i, – это очень правильное решение. В Московско-Ярославской дистанции ЦБ проект ребят – не единственный. Здесь наберётся с десяток участников конкурсов инноваций. Молодёжь уверена: чем больше идей дадут представить, тем больше среди них найдётся жемчужин рационализаторской мысли.

Наталья Цыплева

Разъяснение

Необязательное удостоверение

Документом, подтверждающим стаж работы в компании, является трудовая книжка



ФОТО: ИТАР-ТАСС

– Я бывший работник дистанции пути Северной дороги. В своё время мне выдаются удостоверение пенсионера, срок действия которого закончился 31 декабря 2010 года. Дальше продлевать его в отделе кадров отказались. В других подразделениях такие удостоверения выдаются бессрочно. Само по себе оно ничего не даёт, если нет соответствующей формы, например, для проезда. Иногда в железнодорожной поликлинике просят показать удостоверение, подтверждающее, что вы уволились из ОАО «РЖД». Хотелось бы прояснить эту ситуацию.

Сергей Бураков Инта

– Уважаемый Сергей Александрович! В настоящее время в ОАО «РЖД» отсутствуют нормативные документы, регламентирую-

щие выдачу удостоверений пенсионерам. Однако в отдельных случаях при наличии бланков допускается выдача таких удостоверений в соответствии с порядком, принятым в отдельном структурном подразделении.

В связи с тем, что удостоверение пенсионера не является обязательным документом, оно не требуется для предъявления при обращении за предоставлением льгот и компенсаций, предусмотренных Коллективным договором ОАО «РЖД», в том числе и при обращении в негосударственные учреждения здравоохранения компании. Документом, подтверждающим ваш стаж работы в ОАО «РЖД», является трудовая книжка.

Виктор Торопчин, первый заместитель начальника службы управления персоналом Северной железной дороги

Обратная связь

За «раздробленность» не заплатят

Порядок оформления поездок с отдыхом не влияет на расчёт

– Я работаю машинистом электропоезда моторвагонного депо Санкт-Петербург-Финляндский Октябрьской дороги. Уже давно мы выходим в ночь, работая по двум маршрутным листам. Перед тем как закончиться смена, ставим в маршрутном листе отметку об окончании работы. Затем идём в комнату отдыха, а после этого открываем другой маршрут. В итоге получается, что мы работаем два раза в день. Но за «раздробленность» и перерыв нам не платят. Как это понимать?

Андрей Мастеров (фамилия изменена)

– На основании телеграммы ОАО «РЖД» № 2619 от 21 декабря 2007 года в целях корректного формирования показателей статистического отчёта о нарушении режима труда и отдыха локомотивных бригад (форма УТО-5ВЦ) с 1 января 2008 года установлен определённый порядок выдачи и заполнения маршрутов машиниста.

В случае предоставления отдыха в пункте оборота работа оформляется двумя маршрутами машиниста, включая пригородное сообщение. Один – до пункта смены (от-



ФОТО: НАУЛА ГОРБАКОВА

дыха) локомотивной бригады («туда»), второй – от пункта смены (отдыха) локомотивной бригады («обратно»), даже если бригада возвращается на том же подвижном составе. Дежурным по пункту оборота (подмены, дому отдыха локомотивных бригад) делается запись о времени начала отдыха в пункте оборота в первом маршруте машиниста по форме ТЭУ-2 ВЦЕ.

Данный порядок оформления поездок с отдыхом не оказывает никакого влияния на оплату независимо от количества оформленных маршрутов.

Согласно пункту 3 приложения № 5 Положения о корпоративной системе оплаты труда

ОАО «РЖД», отдельная оплата в режиме «раздробленного» рабочего дня и сверхнормативного отдыха (перерыва) не предусмотрена.

Это объясняется тем, что тарифные коэффициенты установлены с учётом особенностей работы локомотивных бригад в режиме «раздробленного» рабочего дня с перерывом между поездками «туда» и «обратно» и сверхнормативного отдыха в пунктах оборота (подмены) локомотивных бригад свыше половины времени предшествующей работы.

Владимир Одинцов, заместитель начальника Октябрьской железной дороги по кадрам и социальным вопросам



## ОТКРЫТОЕ ПИСЬМО

## Марка в помощь



Как известно, 90 лет назад появилась первая благотворительная марка с изображением локомотива серии «Л» Луганского завода. Она была выпущена в 1922 году в серии «Транспорт для перевозки почты», имела надпись «Голодающим» и предназначалась в помощь населению Поволжья, пострадавшему от неурожая. Из 25 рублей 20 шли на почтовые расходы, а 5 рублей с каждой марки поступали в специальный фонд помощи голодающему региону.

Почему бы не использовать эту идею и сегодня? На Кубани от наводнения пострадали тысячи людей, в том числе более 800 железнодорожников и членов их семей. К ним пришли на помощь коллеги – в ОАО «РЖД» решили перечислить в фонд пострадавшим свой однодневный заработок, коллективы всех дорог шлют в Крымск контейнеры с продуктами, медикаментами, предметами первой необходимости. Благотворительные концерты проводят известные музыканты и артисты. Все, в ком есть совесть и душа, спешат на пункты приёма гуманитарной помощи со своими посылками.

Но этого мало. Город ведь практически смыло обрушившейся на него водяной лавиной, погибли и пропали без вести около двухсот человек. Сегодня он представляет собой печальное зрелище: вода схлынула, оставив ил и завалы мусора на своём пути, многие дома разрушены, не пригодны для жилья. Тысячи семей лишились своего имущества – одежды, мебели и бытовой техники. Им не во что одеться, негде спать. Всем им, можно сказать, придётся начинать жизнь с нуля. А много ли купишь на те небольшие деньги, что им выплатили или обещают выдать?

Масштабы трагедии таковы, что помощь потребует огромная. Вот тут-то и пригодились бы железнодорожная марка и специальный фонд.

Я думаю, марки с изображением «Сапсана», «Аллегро» и «Ласточки», электровозов нового поколения и первого в мире газотурбовоза разошлись бы в момент. Особенно если люди будут знать, что деньги от их продажи пойдут пострадавшим от наводнения.

Можно для этого использовать не только марки, но и почтовые конверты с железнодорожной тематикой. Стоит напомнить ещё об одной негромкой дате.

25 лет назад, в 1987 году, был выпущен юбилейный железнодорожный конверт с надписью «1837–1987. 150 лет отечественным железным дорогам». На марке были изображены поезд на Царскосельской железной дороге и советский скоростной ЭР200. В том же 1987 году была выпущена специальная сувенирная серия спичечных этикеток под названием «От первых паровозов до современных локомотивов».

Интересно, что и у филокартистов нынешний год – юбилейный. В 1872 году в России была выпущена первая открытка. Уже через некоторое время на них стали появляться изображения вокзалов и станций, а отдельная большая серия была посвящена строительству Транссибирской магистрали.

Почему бы и в год 175-летия «Российских железных дорог» не выпустить юбилейную серию сувенирной продукции, а вырученные средства направить на помощь пострадавшим от наводнения на Кубани? Тем самым была бы продолжена добрая традиция железнодорожников – не оставлять товарищей в беде.

**Валентина Соколова,**  
почётный железнодорожник

## ГЕРОИ

## Сталинград не отдадим

## В осаждённый город шли поезда

Чем дальше время отделяет нас от великой битвы на Волге, тем величественнее предстаёт Победа. Шесть месяцев несли бессменную вахту железнодорожники Сталинграда, помогая выстоять осаждённому городу.

В Сталинград непрерывным потоком шли поезда. В июле 1942 года Нестор Зимников и Григорий Журбин вели поезд с горючим. У станции Котлубань налетела вражеская авиация. Часть цистерн была пробита. Раненые Зимников и Журбин заделали деревянными пробками пробоины и спасли ценный груз – горючее для наших танков и авиации.

Особенно тяжело приходилось фронтовой Качалинской дистанции пути. Околоток до-

рожного мастера Сорокина вражеская авиация бомбила 47 раз! Ещё не успевали улечься клубы серо-чёрной пыли, а на путях уже кипела дружная работа. Через час по восстановленным путям шли поезда.

На разъезде Зеленовский во время бомбёжки был тяжело ранен бригадир Куркин. Его хотели отправить в госпиталь, но тот сказал: «А путь кто будет исправлять?» Его перевязали, и он, лежа, давал указания путеицам, пока не прибыли военные железнодорожники.

А машинист Иван Шурупов вёл к фронту эшелон с танковой частью. На одном из перегонов его обстреляли, но бригада не покинула паровоз. А фашистский лётчик продолжал бить по локомотиву из пушки и пулемёта. Три осколка снаряда попали Шу-

рупову в голову и один в живот. Он истекал кровью. Ему сделали перевязку, и машинист, стиснув зубы, взялся привычной рукой за реверс. Надо было уводить поезд в укрытие, и, кроме него, сделать это было некому. Спустя 20 минут в небе появилось девять вражеских бомбардировщиков. Но поезда они не обнаружили.

Илья Эренбург писал: «Когда говорят «Сталинград», видят развалины, ставшие неприступными, героические бои на улицах, бесстрашных бойцов. Но есть позади колея, и под бомбами мужественные железнодорожники ведут составы. Путь повреждён. Через час он станет свободен. Машинист ранен. Но он доведёт состав до станции. Железнодорожники воюют за Сталинград!»

**АЛЕКСАНДР КОРНЕЕВ**

## НЕИЗВЕСТНАЯ СТРАНИЦА

## Роковой маршрут

## Трасса мужества Абакан – Тайшет могла пойти совсем другим путём

В начале прошлого века месторождения железной руды на юге Енисейской губернии стали тем магнитом, который побудил предприимчивый капитал искать способ её транспортировки к районам ближайших угольных залежей.

Франко-бельгийское акционерное общество «Кузнецкие каменноугольные копи», мечтая создать крупное металлургическое производство на юге Сибири, в канун Первой мировой войны выдало техническое задание на предварительные изыскания железнодорожной ветки. Но на пути изыскателей встала глухая тайга «с массой поваленных деревьев, с травмами выше человеческого роста». А более всего удручал профиль пути.

«Колебания отметок поверхности земли так резки и причудливы, что прокладка дороги согласно техническим условиям невозможна», – доложили специалисты иностранным акционерам.

Но к началу Второй мировой войны необходимость в ней ещё более возросла. А для отважного изыскателя Александра Кошурникова, возглавившего экспедицию, тайга и горные хребты не стали непреодолимой преградой. Он предложил проложить рельсовый путь от Абазы по левому берегу реки Абакан. К сожалению, эта его работа мало известна. А ведь именно здесь он впервые использовал довольно смелое решение – прижимание земляного полотна к руслу горной реки. Это избавляло строителей от необходимости сооружать трудоёмкие скальные выемки и экономило значительные средства.

Железная дорога Новокузнецк – Абакан, большей частью построенная по изысканному Кошурниковым пути, тоже преимущественно идёт по долине Томи, только однажды пересекая реку. Так называемая прижимная насыпь появилась и на участке Абакан – Абаза.

Вариант Кошурникова был самым экономичным. В то время ещё придерживались традиций, которые заложили строители Средне-Сибирской железной дороги Николай Меженинов и его соратники. И разумно, между прочим, поступали: если плохо спроектируешь дорогу, сам же будешь исправлять ошибку...

Опыт прокладки новых трасс Александр черпал не столько из истории, сколько из уроков и наставлений своего отца. Тот в начале прошлого века строил на Трансисбе вторые пути, став затем профессором Томского технологического института. И всегда надеялся, что сын пойдёт дальше.

Кошурников-младший во всём старался быть первым. Он поднялся на борт самолёта, чтобы данные аэрофотосъёмки использовать для проектирования железнодорожной магистрали. Но, получив ценнейшую информацию, ею одной не довольствовался, считая, что настоящий изыскатель должен пройти всю трассу на своих двоих.

В разгар войны – в 1942 году – перед «Сибтранспроектom» была поставлена задача выбора варианта трассы Абакан – Тайшет, и Кошурников отправился в новую экспедицию – в Восточные Саяны. Изучив предварительные варианты, он решил выбрать самый короткий путь – в направлении Нижнеудинска. Сама природа подсказала маршрут экспедиции – вдоль реки Казыр.

«Терраса заросла многовековой тайгой, что даёт возможность трассировать по ней линию без особого укрепления



На линии Абакан – Тайшет девять тоннелей

берегов и регуляционных сооружений» – эту мысль изыскатель занёс в дневник экспедиции, когда вместе с инженером Алексеем Журавлёвым и техником Константином Стофато прибыл на Казыр.

Однако, чтобы выйти к Транссибу, надо было преодолеть высокий хребет, а для этого – выбрать удобный перевал. В дневнике, который через год случайно найдёт в тайге охотник, будет такая запись: «Оказывается, я угадал, в какое седло идти! Ещё раз в жизни повезло. С этого момента становится вполне реальным нижнеудинское направление».

Вместе с товарищами он спешит обследовать трассу до наступления суровой

строительства, и тем более для эксплуатации дороги серьёзная. Что же заставило от него отказаться?

Однажды Евгений Алексеев всё-таки обмолвился: «Выбирая трассу на Тайшет, мы учитывали переход партизанской армии Кравченко и Щетинкина. Свыше десяти тысяч человек прошли по этим местам, они, сибиряки-старожилы, знали, где легче осуществить переход, по каким двигаться перевалам и долинам рек...»

По-видимому, на снимках выбранного Кошурниковым направления проектировщиков смутили большие перепады высот и Гутарский перевал. Начальник управления «Абаканстройпуть» Дмитрий Коротчаев, признавая выгоды этого варианта, в то же время оправдывал выбран-

*Они погибли в надежде на то, что их подвиг*

*будет не напрасным – выбрана лучшая трасса.*

*Вот только отстоять её оказалось некому*

зимы. Шли на оленях, затем на плотах. Снег и холода застали их в тайге. Голодные, в продранной одежде и обуви, они пытались преодолеть последнюю сотню километров по воде, но шла уже шуга, местами реку сковало льдом. Всё это и ускорило трагическую развязку...

Они погибли в надежде на то, что их подвиг будет не напрасным – выбрана лучшая трасса. Вот только отстоять её оказалось некому. Все материалы той экспедиции были отправлены в архив, а потом в музей. Правда, позже её участников наградили орденами и занесли навечно в списки проектного института, в котором они работали.

Но почему ученик Кошурникова – главный инженер проекта будущей дороги Евгений Алексеев забраковал предложенный им вариант трассы? Ведь оставалось, в сущности, немного – завершить обследование русла Казыра и примыкания дороги к станции Нижнеудинск. Этот путь позволил бы сократить пробег поездов на восемьдесят километров по сравнению с тайшетским вариантом. Экономия и для

новый проектным институтом маршрут. Мол, в противном случае пришлось бы преодолевать перевал высотой полтора километра и пробивать тоннель длиной семь километров. Но, заметьте, один тоннель, а не девять, как на трассе Абакан – Тайшет! Кстати, общая длина этих искусственных сооружений составляет без малого десять километров. Что выгоднее?

Может быть, сама гибель экспедиции и стала главным аргументом в споре о том, где самый сложный, а значит, и худший вариант будущей трассы? Или просто боялись тогда пойти по её следам? Ведь сам Кошурников писал в пояснительной записке к смете, что «немногочисленные экспедиции, обследовавшие Восточные Саяны, всегда сопровождалась человеческими жертвами...».

Кстати, сотрудники «Сибтранспроекта», жертвуя своим отпуском, всё же прошли роковым маршрутом экспедиции Кошурникова. Правда, случилось это лишь двадцать лет спустя, в 1963 году.

Тогда строительство «трассы мужества», как назовут дорогу Абакан – Тайшет, близилось уже к завершению, и не имело никакого смысла доказывать, что дорогу строят не там и что имеется лучший вариант трассы...

«Глубоко врезанная в горную страну долина реки Казыр создавала при этом варианте дополнительный ход на большом расстоянии, что обеспечивало очевидные, сравнительно с другими вариантами меньшие объёмы земляных работ», – напишет после этого путешествия один из друзей легендарного изыскателя Михаил Коковихин.

А вот у инженера-геофизика Леонида Лозовского сложилось другое мнение:

«Здесь осуществление дороги немыслимо ни по топографии, ни по общим строительным условиям: нет грунта для насыпей – сплошная скала, курумники, осыпи, снежные окаты, вечная мерзлота, покрытая мхом...»

Да, всё это действительно могло осложнить строительство. Но как-то не верится в то, что Кошурников мог ввести в заблуждение руководство проектного института, сделав вывод о реальности выбранного им направления. Да и знаем мы, когда за дело брались с умом, и невозможное становилось возможным. Это показало строительство Байкало-Амурской магистрали. О ней ведь тоже говорили в тех же выражениях – «немыслимо», «за гранью реального». Но построили через горы, тайгу и вечную мерзлоту, и дорога работает.

Карагасы, люди из племени «чёрных гусей», по сей день говорят: будь жив Кошурников, ходил бы по Тофаларии стремительный и неутомимый стальной конь, взбирался бы под самые кручи и принёс бы им, коренному народу, «красивую жизнь». Не знаем, как насчёт «красивой жизни», но пример Китая, который проложил железную дорогу на Тибете с перепадом высот в несколько километров, показывает, что рельсовый путь в этих местах не утопия.

**Николай Юрлов**  
Красноярск

## ИНТЕРЕСНЫЙ ФАКТ

## Кант малиновый

## По цвету выпущки на фуражке можно было отличить движенцев от путейцев

80 лет назад, в 1932 году, в СССР была введена новая специальная форменная одежда для железнодорожников. Приказом Народного комиссариата путей сообщения установлен и знак-эмблема: металлическая звезда с изображением паровоза с красной эмалью – для головного убора, скрещенные гаечный ключ и молот – для петлиц.

Хотя впервые профессиональная униформа на железных дорогах России появилась ещё в 1879 году, общие тенденции её стиля берут начало с формы студентов Института корпуса инженеров путей сообщения. Оттуда же идёт традиция различать чины по звёздам на эполетах – петлицах и последствии погонах.

В набор предметов форменной одежды 1932 года входили фуражка, мундир, галифе, шинель на ремне и сапоги. Впервые введён цветной кант, или выпушка, на фуражке. Эксплуатационники носили малиновый кант, работники службы тяги – синий, у пу-



Проводницы сегодня красивы, как стюардессы

тейцев окантовка была зелёной, а у связистов – жёлтой.

Форму эту железнодорожники носили до 1943 года. В военное время она была изменена. Остались лишь различные цвета выпушек. Кроме того, связисты носили знак из скрещённых молний, локомотив-

ные бригады – в виде паровоза, движенцы – светофора.

С тех пор форменная одежда видоизменялась семь раз. В 2010 году в ОАО «РЖД» введена новая форма «от-кутор». Современный стиль далёк от старого военизированного – яркие цвета, современный покрыв и аксессуары.

**Наталья Цыплева**



ПРОЕКТ

Будущее за биогазом

ОТЕЧЕСТВЕННАЯ «ЗЕЛЁНАЯ» ЭНЕРГЕТИКА НАБИРАЕТ ХОД

За три года собираются построить более 100 биогазовых станций.

В нашей стране ещё в 2003 году было принято постановление правительства, предписывающее взимать крупные штрафы с сельхозпроизводителей, которые не занимаются утилизацией отходов своего производства. Однако ускорить эту работу даже подобные санкции не помогли. Достаточно сказать, что аграрии вводят всего по 2–3 биогазовые станции в год, тогда как в Германии за последние 10 лет построили 8 тыс. таких станций, а в Чехии – 500. Эти установки позволяют вырабатывать электроэнергию из навоза, получая удобо-



Из отходов животноводства к 2015 году планируют вырабатывать до 120 МВт энергии

вок биологически чистые удобрения. Одновременно решается проблема утилизации остаточных продуктов животноводства. Исходным сырьём для биогазовых станций могут служить органические отходы ферм, где разводят крупный рогатый скот, свиней или птиц, рыбных цехов, заводов по переработке зерна, картофеля, силоса, молочных и сахарных комбинатов. По оценке специалистов, общая ёмкость данного рынка в России оценивается примерно в 100 млрд руб., однако для его освоения нужны инвестиции. Первые реальные меры по внедрению новых технологий использования органических отходов приняли в Белгородской области, где открыли Региональный центр биотехнологий. Согласно планам до 2015 года в области появится 56 биогазовых станций. Пилотный проект по созданию станции мощностью 0,5 МВт, работающей на отходах свиноводческих хозяйств, уже успешно реализован.

Всего же в Белгородской области расположен 21 крупный свиноводческий комплекс. Поэтому этот регион может стать одним из первых в стране, перешедших на биоэнергетику. Данную инициативу поддержали и в Минэнерго, выделив бюджетные средства для компенсации части расходов собственников на развитие «зелёной» энергетики. Например, из затраченных на создание пилотной станции 170 млн руб. ведомство компенсировало 20 млн. Кроме того, строительством таких объектов планирует заняться компания «Газэнергострой», уже открывшая биогазовую станцию в Калужской области. Она намерена установить в ближайшие три года более 50 биоэнергостанций, работающих на сырье, получаемом от животноводческих комплексов и птицефабрик, а также на базе очистных сооружений городских водоканалов. Они появятся в 27 регионах страны, в том числе в Нижегородской, Новосибирской, Тамбовской, Воронежской, Орловской, Ростовской областях и Ставропольском крае. Суммарная мощность новых станций превысит 120 МВт.

Андрей Стрельцов

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

20339

патентов получили отечественные изобретатели в прошлом году. Годом ранее в нашей стране выдали больше на 1,3 тыс. патентов. В связи с этим коэффициент изобретательской активности (число поданных патентных заявок в расчёте на 10 тыс. человек) в 2011 году составил 1,85%, снизившись по сравнению с 2010 годом на 0,16%. Кроме того, за этот период уменьшилось количество заявок на полезные модели и промышленные образцы. Неудивительно, что увеличилось отрицательное сальдо экспорта-импорта технологий. По данным Росстата, в 2010 году оно составляло 0,8 млрд долларов, а в 2011-м – 1,3.

Наталья Курская

Гудок

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетельство ПИ № ФЧ 77-19219.

Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Роспрофсоюз. Индекс 50019 http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info E-mail: gudok@css-rzd.ru

Главный редактор: Александр Ретинин

Заместитель главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересилькин, Марина Волкова, Валерий Поповель (ответственный секретарь)

Выпускающие редакторы: Анна Зограф, Марина Малюшина

Редакционные редакторы: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (наука), Юрий Сушинин (информация), Владимир Тишко (культуры и спорта), Ирина Кузнецова (и.о. редактора отдела социальной политики и писем), Алексей Чекалов (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Крамной (макет)

Советник главного редактора: Валентин Запелован Научный редактор: Анатолий Хадорковский Номер вела Марина Малюшина.

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

Телефоны собственных корреспондентов: Калининград (4012) 58-65-82 | Кемерово (3842) 32-21-65 | Москва (499) 262-18-66 | Н.Новгород (8312) 48-46-74 | Новосибирск (383) 229-44-87 | Ростов-на-Дону (863) 259-55-25 | Самара (846) 303-49-97 | Санкт-Петербург (812) 457-69-45 | Саратов (8452) 41-66-64 | Хабаровск (4212) 77-80-29 | Челябинск (351) 268-41-09 | Ярославль (4852) 79-39-13. Рукописи не рецензируются и не возвращаются | При перепечатке ссылка на «Гудок» обязательна. Набрано и сверстано в РИЦ газеты «Гудок»

Выход в свет: 25 июля 2012 года Номер: 128 (25089) Тираж: 170836 экз. Время подписания по графику: 19.15 Подписано в печать: 20.10 Цена свободная Адрес редакции: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Отпечатано: ЗАО «Полиграфический комплекс «Скитер-М» | 143400 Московская обл., Красногорский район, п/о Красногорск-5, а/м «Батве», 23 км [Заказ № 12-07-00524] | Печатается в Москве, Астрахани, Барнауле, Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Казани, Калининграде, Кемерове, Красноярске, Махачкале, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Оренбурге, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Солнечногорске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.

Инициатива

Сезонный оброк

Любителям прокатиться с ветерком помогут сэкономить на налогах



ФОТО: СЕРГЕЙ КОЗЛОВ

За мотоциклы, гидроциклы и снегоходы могут взимать налог только за время их использования, а не за весь год.

Внести соответствующие изменения в Налоговый кодекс предложила группа депутатов. Люди должны уплачивать налог за снегоход или мотоцикл за те дни, которые на них наездили. При расчёте суммы налога будет учитываться количество месяцев, в течение которых владелец мог использовать транспортное средство, говорится в пояснительной записке к законопроекту. За месяцы, пока мотоцикл стоит в гараже, граждане платить не будут. Парламентарии уверены, что отчислять в казну деньги за летний или зимний виды транспорта за все двенадцать месяцев в году неверно. На снегоходах или гидроциклах люди ездят только несколько месяцев. «Тем не менее владельцы этих транспор-

Цифры километража на тахометре могут превратиться в счёт для уплаты в налоговую службу

ных средств обязаны уплачивать налог в таких размерах, словно они используют их постоянно», – отмечают авторы документа. Так, за снегоход мощностью более 60 л.с. владельцу придется ежегодно отдавать по 3 тыс. руб., а гидроцикл обходится налогоплательщику более чем в 13 тыс. руб. Сумма налога будет зависеть не только от количества месяцев использования транспорта, но и от налоговой ставки, установленной в каждом регионе.

При утверждении размера налога региональные власти должны учитывать местные природные условия, сообщил член координационного совета межрегиональной общественной организации автомобилистов «Свобода выбора» Александр Холодов. «Например, в Анапе на мотоцикле можно кататься почти весь год, а в северной части страны – в Мурманске, Архангельске сезон для мотоцикли-

стов всего 3–4 месяца. Местные власти имеют право менять в большую или меньшую сторону тарифы транспортного налога, и это делать необходимо», – пояснил эксперт.

Между тем Александр Холодов считает, что правильнее вообще отменить транспортный налог и включить его в цену топлива. «Тогда решались бы все вопросы сезонности. Не едешь зимой, соответственно и не платишь, поскольку не покупаешь бензин», – добавил эксперт. Причём цены на топливо увеличились бы незначительно. «Бензин в этом случае подорожает на 50 копеек, максимум на 1 руб. Сейчас, например, акцизы подорожали на 3 руб., а налог никто не отменил», – рассказал Александр Холодов.

Директор Гильдии экспертов по налоговым спорам Борис Пантелеев сообщил, что корректировки налогов обсуждаются и в отношении страхования, и в отношении

налогов. «Чтобы принять их, сложностей нет. Однако это значительно сократит объём взыскиваемой базы, вероятно, поэтому до сих пор решение не принято», – пояснил эксперт.

Кроме того, недоверие к гражданам и отсутствие критериев для их проверки также тормозят принятие законопроекта по этой теме. «Если предложенные изменения вступят в силу, то возникнет проблема, как определить сезонность использования транспорта. Например, про скутеры и снегоходы всё более или менее ясно, но если говорить о вездеходах, которые наиболее активно эксплуатируются в межсезонный период, то могут возникнуть сложности. Каждый человек должен будет сам заявлять о том, сколько времени в году он пользуется тем или иным видом транспорта, и чиновники опасаются, что люди могут лукавить», – заключил Борис Пантелеев.

Оксана Юсова

Криминал

Запах преступника

Полицейские собаки помогли задержать нарушителя

В дежурную часть линейного отдела МВД на станции Новосибирск обратился машинист-инструктор локомотивной бригады. Он сообщил, что неизвестный украл из его кабинета портмоне с деньгами и документами.

Вора видел сам пострадавший, но задержать не смог. Препятствовать преступнику пытался ставший свидетелем стычки ветеран-железнодорожник, но парень оттолкнул пожилого человека и помчался прочь. Однако пенсионеру удалось раздобыть важную улику – он крепко вцепился в рукав куртки злодея, тому ничего не оставалось, кроме как скинуть одежду.

На место выехала следственно-оперативная группа, в которую входил кинолог с собакой. Пёс, понюхав одежду, повёл оперативников за собой. Но на автобусной остановке след оборвался.

Только через два месяца дело сдвинулось с мёртвой точки, когда в руках оперативников случайно оказалось украденное портмоне потерпевшего. В полицию позвонил мужчина и рассказал, как на его глазах из проезжающего автомобиля выбросили бумажник.

Также очевидец сообщил регистрационный номер машины. Вскоре оперативники вышли на таксиста-частника. Мужчина вспомнил, что в тот день подвозил своего знако-

мого Александра. Таким образом, сотрудники транспортной полиции выяснили местонахождение похитителя денег машиниста – многократно судимого Александра Г.

Доказать его вину помогли служебные собаки. Запах куртки, сорванной ветераном железнодорожником с преступника, при помощи специального прибора переместили в стеклянную колбу. Затем на полу расставили с десятком ёмкостей, в которых были различные запаховые образцы, в том числе и одежды преступника. Трёх собакам дали понюхать колбу с пробой крови подозреваемого. Служебные псы, изучив содержимое тестовых ёмкостей, показали именно на

склянку, в которой был запах куртки вора. Подозреваемый стал давать признательные показания.

Одорологическая экспертиза (исследование следов запаха) – редкое исследование, его методика была разработана в 80-х годах прошлого века. Вероятность ошибки – один случай на 10 млн, примерно такую же достоверность имеют результаты ДНК-экспертизы.

В настоящее время уголовное дело, возбуждённое по статье «кража, совершённая с незаконным проникновением в помещение», передано в суд. Подозреваемому грозит до пяти лет лишения свободы.

Елена Демиденко

Закон

Трезвый взгляд

Информацию об алкоголе ограничили по градусу

С 23 июля вступили в силу новые ограничения для рекламы спиртного с содержанием 5% алкоголя и крепче.

Поправки к закону о государственном регулировании производства и оборота спирта, алкогольной и спиртосодержащей продукции были подписаны год назад, но начали действовать только сейчас.

Теперь в рекламе алкоголя нельзя использовать образы людей и животных, причём это касается даже анимационной рекламы. Кроме того, рекламщикам запрещено упоминать о наличии в алкогольной продукции биологически активных добавок, витаминов. Проводить рекламные акции с раздачей образцов можно только в стационарных торговых объектах или в их дегустационных залах – но несовершеннолетних к участию привлекать категорически запрещается. Также рекламу алкогольной продукции запрещено размещать не только на всех видах общественного транспорта, но и в вестибюлях метро и на остановках.

Игнат Вьюгин

Ответы на кроссворд за 24 июля

по ГОРИЗОНТАЛИ: 1. Прапорщик. 8. Флейта. 9. Знайка. 12. Елец. 13. Есаул. 14. Клуб. 17. Метель. 18. Пьянство. 20. Мужество. 22. Страус. 25. Торт. 26. Ангар. 27. Хлев. 30. Поляна. 31. Солома. 32. Сарделька.

по ВЕРТИКАЛИ: 2. Рейс. 3. Плакса. 4. Раздумье. 5. Икар. 6. Клиент. 7. Скелет. 10. Термометр. 11. Обжорство. 15. Блеск. 16. Знать. 19. Авангард. 21. Жаргон. 23. Алломб. 24. Рассол. 28. Ряба. 29. Клок.