

Результаты ЕГЭ первокурсников МИИТа значительно превышают средний балл по стране

Будущих руководителей отраслевых медучреждений обучат по специальной программе

Единая система позволит узнать о появлении на отдельных участках сети интересных технических решений

Кудемская дорога – самая северная узкоколейка Архангельской области – в десятке красивейших узкоколеек мира



От редакции

Главное – здоровье

Требования к машинисту локомотива по здоровью неоднократно оказывались в центре повестки дня. Уделял этому внимание и «Гудок». Только в этом году медкомиссию не смогли пройти 450 опытных членов локомотивных бригад. Понятно, что некоторая избыточность медицинских требований остаётся темой весьма актуальной и нуждается в дальнейшем изучении.

Однако есть и другой аспект этой проблемы. Согласно официальным данным компании, около 40% работников локомотивных бригад сегодня нуждаются в более частых обследованиях и дополнительном лечении. В 2011 году установлено 38 случаев профзаболеваний. В рамках этой проблемы необходима целенаправленная разработка медицинских, психофизиологических, социальных и иных мероприятий, направленных на сохранение профессионального здоровья машиниста и помощника.

Между тем благополучие локомотивщиков напрямую зависит от того, как организованы их труд и отдых. А здесь своя черед а пока ещё нерешённых вопросов. В этом году по-прежнему злободневной является проблема переработок. На ряде дорог количество сверхурочных часов зашкаливает за все разумные нормы, давно оставив позади их разрешённое число.

Наступила осень, но порядка 20% локомотивов до сих пор не укомплектованы вентиляторами, а это значит, что минувшим летом часть локомотивных бригад работала в тяжёлых условиях, что не могло не сказаться на их здоровье. В ряде мест проблемой остаётся и отдых машиниста. Например, в домах отдыха Магдагачи Забайкальской и Уфа Куйбышевской дорог люди после поездки вынуждены часами ждать, чтобы освободилось место для отдыха.

До сих пор не определён статус реабилитационных центров при депо и не разработано положение о них, хотя было поручение президента компании о преобразовании центров медицинской реабилитации в оздоровительно-физкультурные центры локомотивных депо. Не всё благополучно и с реабилитацией в здравницах. В этом году локомотивщикам было предоставлено 6 тыс. путёвок. Это 11% от общего числа по компании, а доля локомотивных бригад в общем штате ОАО «РЖД» – 16%. Подсчитано, что на путёвку машинист или помощник может рассчитывать раз в 10 лет. Разумеется, многое для своего здоровья может и должен делать и сам работник. Но там, где есть доля ответственности компании, работодателя, необходимо проблемы снимать. Это в наших силах.

Цифра дня

370 млн

руб. вложено в 2012 году в обновление оборудования и устройств электроснабжения на Северо-Кавказской дороге.

Блиц

Амбиции на Играх в Лондоне

Первой среди спортсменов-железнодорожников золотую медаль на Паралимпиаде завоевала Олеся Владыкина



Олеся Владыкина, аспирантка МИИТА

Помимо победы, Олеся установила на этой дистанции новый мировой рекорд – 1 мин. 17,17 сек.

Пришедшая второй британка Клер Кэшмор финишировала с результатом 1 мин. 20,39 сек. Такой отрыв в заплыве на стометровке считается солидным.

– Олеся, нынешнее «золото» – второе в вашей биографии,

такой же результат у вас был на Паралимпиаде в Пекине. Какая медаль досталась труднее?

– Лондонская. Прежде всего психологически здесь не так просто выступать. Так сложилось, что меня считают лидером в этом виде соревнований, а на лидере всегда большая ответственность. Растёт число соперниц, и их мастерство повышается, и побеждать становится всё труднее.

Как ни покажется странным, но я была рада встретиться со своей старой соперницей Клер Кэшмор. И вновь, как и в Пекине, я её опередила, притом что на сей раз британка была хозяйкой бассейна и она имела фантастическую поддержку болельщиков.

– А вы чувствовали поддержку?

– Больше всего – самых близких мне людей – мамы, которая за свой счёт приехала в

Лондон и была на трибуне. За меня болеет также мой тренер Сергей Валентинович Жилкин. Их присутствие, а я слышала их голоса на старте, было особенно важным.

– На каких дистанциях вы ещё увидим на Играх?

– Наверняка буду участвовать в заплыве на 50 м вольным стилем. Не исключено, что в составе сборной выйду и на комплексную эстафету.

– Надеетесь на хороший результат?

– Перед Паралимпиадой, признать, я немного лукавила, говорила, что главное для меня – это участие в Играх. А на самом деле я спортсменка с амбициями. Тем более что перед Лондоном вместе с тренером мы проделали такую огромную работу, столько всего пережили, что выступить плохо я не имею права.

Беседовал Владимир Суетин

Перевозки

Летние страдания

Пассажиры избавят от ожидания поездов в разгар отпусков



ФОТО: ТАБЕЛЪ ГОРБАЧЕВ

Международные поезда – лицо российских железных дорог, и краснеть тут неуместно

Москвы, из них 237 – с опозданием. График был выполнен лишь на уровне 86,8%. Справедливости ради следует отметить, что из опоздавших силами дороги удалось ввести в график 188 поездов, или 79%. Наиболее неудовлетворительная ситуация сложилась по межгосударственному пункту Зерново, где с опозданием принято 175 поездов.

Наихудшая ситуация сложилась с поездом № 60 Москва – София, который пользуется большой популярностью. Для наведения порядка с проследованием этого поезда ОАО «РЖД» подготовило 19 различных обращений, в том числе в Комитет Организации сотрудничества железных дорог и МИД России.

Неблагополучное положение сложилось с поступлением поезда № 24 Париж – Москва по стыковой станции Красное. Так, из 20 поступлений с территории Белоруссии этот поезд опаздывал 18 раз. Основной причиной задержек стало ограничение скорости движения по Польским железным дорогам из-за проведения ремонтных работ. А вот поезд № 22 Прага – Москва был задержан в Варшаве из-за ожидания переприцепок беспересадочных вагонов Амстердам – Москва и Базель – Москва.

На границе основными причинами задержки международных пассажирских поездов стали отсутствие либо несвоевременное предоставление пассажирами документов и миграционных карт. Имели место и случаи контрабанды. Необходимо учитывать и такой немаловажный момент, что прибытие поезда в таможенную зону с отклонением от графика нарушает технологию прохождения досмотра. Пограничники же в первую очередь досматривают поезда, которые прибыли по графику, и опоздавшим приходится терять время в ожидании. Однако нельзя все проблемы списывать лишь на несогласованность действий различных служб при пересечении границы. Как показал анализ, проведённый Московской дирекцией управления движением, имеются серьёзные пробелы в регулировке локомотивного парка на Смоленском ходу между участками Вязьма – Смоленск и Вязьма – Бекасово. Как ожидается, в первой декаде сентября на дороге будет утверждён приказ начальника дороги, который будет регламентировать планирование работы локомотивов и бригад.

> Окончание | 2

Отчёт

Кризис проехали

ОАО «РЖД» обнародовало результаты деятельности компании за 2011 год

Результаты деятельности компании соответствуют параметрам долгосрочной финансовой модели развития холдинга ОАО «РЖД», но ряд финансовых показателей оказался хуже, чем в 2010 году. Руководство компании объясняет это ростом операционных расходов, связанных с окончанием действия антикризисных мер, введённых в 2009 году.

В 2011 году росли как операционные доходы, так и расходы компании. Однако расходы превысили доходы в целом на 20%. Поэтому показатель EBITDA (прибыль до учёта расходов на проценты, налоги и амортизацию) снизился на 30% и составил 356 млрд руб. На 10% (с 34% до 24%) снизилась рентабельность по EBITDA и на 12% – чистая прибыль компании. Однако старший вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Михайлов пояснил, что этот уровень как



ФОТО: ИГОРЬ ШАВРИН

Вложения в инфраструктуру должны принести эффект в будущем

раз и отражает прекращение действия антикризисных мер и возврат к нормальному уровню эффективности.

«Мы вышли из кризиса, и объём расходов на капитальный ремонт, который сдерживался в 2009–2010 годах, серьёзно увеличился, – говорит Вадим Михайлов. – Превыше

период был не типичным для нашей бизнес-модели, поэтому мы удовлетворены достигнутыми показателями и считаем их хорошими».

Расходы на технические ремонты, которые приведут к улучшению характеристик инфраструктуры, за год увеличились на 58 млрд руб. Ещё на 36

млрд выросли социальные отчисления из-за роста эффективной ставки страховых взносов. На топливо и электроэнергию из-за роста цен и объёмов перевозок пришлось дополнительно потратить 29 млрд руб. Объём капитальных вложений холдинга вырос на 17% и составил 484 млрд руб.

> Окончание | 3

Лента новостей

Память и слава

Президент Владимир Путин вручил грамоты о присвоении звания «Город воинской славы» Можайску и Малоярославцу. Глава государства принял участие в торжествах, посвящённых героям Бородинского сражения. «В истории нашей Родины было немало трагедий и войн, но лишь две из них названы Отечественными. И в той, и в другой войне решались судьбы России, Европы и всего мира», – подчеркнул Владимир Путин. В праздничных мероприятиях приняли участие депутаты российского парламента, послы Италии, Латвии, Литвы, Люксембурга, Сербии, Украины, Франции, а также потомки участников Отечественной войны 1812 года с российской и французской стороны.

Человеческая конверсия

В Восточном военном округе завершили переподготовку на гражданские специальности более 600 увольняющихся в запас военнoслужажих. Глава пресс-службы округа Александр Гордеев сообщил, что все уходящие в запас завершили переобучение и получили дипломы государственного образца о высшем профессиональном образовании. «Это около половины от всех запланированных к переподготовке на гражданские специальности военнoслужажих округа, подлежащих увольнению с военной службы», – пояснил представитель пресс-службы. Александр Гордеев уточнил, что среди специальностей были такие, как «Управление на транспорте», «Сооружение и эксплуатация газо-, нефтепроводов и газо-, нефтехранилищ» и «Безопасность жизнедеятельности».

Правила промысла

Россия предлагает ввести единый сертификат на вылов рыбы в Тихом океане водных биоресурсов для борьбы с незаконным промыслом. Директор департамента стран Азии и Африки Минэкономразвития Сергей Чернышев заявил, что инициатива обсуждается в рамках повышения продовольственной безопасности, так как все экономики стран АТЭС занимаются промыслом рыбы в Тихом океане. «Мы должны объединиться и принять единый сертификат, чтобы не принимали ни в море, ни в портах продукции без соответствующих сертификатов», – подчеркнул Сергей Чернышев.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

>Начало | 1

ОЛЕГ СЕРГЕЕНКО

ПАВЕЛ МИХАЙЛОВ

ИГНАТ ВЬЮГИН

НАБЛЮДАТЕЛЬНЫЙ СОВЕТ
ОАО «ПОКРОВСКОЕ»



**И ЕЖЕГОДНЫЙ КОНКУРС ГОДОВЫХ
ОТЧЕТОВ И САЙТОВ КОМПАНИЙ
ТРАНСПОРТНОЙ
ОТРАСЛИ**

СОДЕЙСТВИЕ РОСТУ ИНФОРМАЦИОННОЙ ОТКРЫТОСТИ КОМПАНИЙ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

ПРОДВИЖЕНИЕ ЛУЧШИХ ПРАКТИК В СФЕРЕ КОРПОРАТИВНОЙ ОТЧЕТНОСТИ

**ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЕ СОДЕЙСТВИЕ В ПРОЦЕССЕ СОЗДАНИЯ КОРПОРАТИВНОЙ ОТЧЕТНОСТИ,
СООТВЕТСТВУЮЩЕЙ ЛУЧШИМ РОССИЙСКИМ И МИРОВЫМ ОБРАЗЦАМ**

**СОЗДАНИЕ ОТРАСЛЕВОЙ ПЛОЩАДКИ ДЛЯ ОБМЕНА ПЕРЕДОВЫМ ОПЫТОМ
И ПРАКТИКАМИ В СФЕРЕ СОЗДАНИЯ КОРПОРАТИВНОЙ ОТЧЕТНОСТИ**

СОЗДАНИЕ ПРЕДПОСЫЛОК ДЛЯ РОСТА ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ КОМПАНИЙ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

ОРГАНИЗАТОРЫ



**ПУЛЬТ
УПРАВЛЕНИЯ**

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



БЭТ

Бетонные элементы
транспорта

**ГЕНЕРАЛЬНЫЕ
ИНФОРМАЦИОННЫЕ СПОНСОРЫ**



ПАРТНЕР

Транспорт России

Федеральное государственное унитарное предприятие
«Федеральное агентство железнодорожного транспорта»

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ПАРТНЕРЫ



**АГЕНТСТВО
ТРАНСПОРТНЫХ
НОВОСТЕЙ**

Гудок 1520

Федеральное государственное унитарное предприятие
«Федеральное агентство железнодорожного транспорта»

РЕГИСТРАЦИЯ УЧАСТНИКОВ И ПРИЕМ ГОДОВЫХ ОТЧЕТОВ

ИЮЛЬ-ОКТАБРЬ 2012 ГОДА

ОЦЕНКА И НАГРАЖДЕНИЕ

НОЯБРЬ 2012 ГОДА

**ОРГКОМИТЕТ КОНКУРСА: Тел.: +7 (495) 624-52-42,
(499) 262-15-56, (499) 262-26-53; ain@gudok.ru**

www.gudok.ru/konkurs/

реклама

Отчёт

Кризис проехали

>Начало | 1

В общую финансовую ситуацию внесла свою негативную лепту и продажа 75% минус две акции ОАО «ПГК». Так как продажа затягивалась, компании приходилось брать короткие кредиты у банков, которые обозначались как долги. Средства же от продажи ПГК были перечислены в последние дни декабря, и компания смогла погасить кредит уже в этом году. В результате по отчётности у РЖД увеличилась задолженность, но в то же время оказался и большой объём свободных денежных средств.

Но без учёта этих кредитов кредитная ситуация в компании очень благоприятная.

«Соотношение чистого долга холдинга к EBITDA составляет 0,56, что соответствует показателю 2010 года, – сообщил заместитель руководителя департамента корпоративных финансов ОАО «РЖД» Павел Ильичёв. – В течение 2012 года согласно Стратегии развития мы планируем нарастить этот показатель до единицы».

По словам Павла Ильичёва, до конца этого года компания ещё выйдет на рынок заимствований. РЖД склоняются к выпуску либо биржевых, либо корпоративных облигаций на срок от трёх до семи лет. Это будут два выпуска общим объёмом около 40 млрд руб.

В целом для частных компаний нормальным является показатель соотношения чистого долга к EBITDA даже в три единицы. Доля краткосрочных долгов у компании постоянно уменьшается и сейчас составляет 20%. Впервые средний срок кредитного портфеля по дате погашения превысил пять лет.

В этом году ОАО «РЖД» готовится продать ряд активов. Наибольшие опасения опять вызывают сроки продажи оставшихся 25% акций ОАО «Первая грузовая компания», которая опять может затянуться.

«Продажа пакета и получение средств увязаны с результатом финансовой деятельности РЖД», – сообщил Вадим Михайлов. Также существенные средства компания ожидает от продажи доли ТрансКредитБанка. Все остальные активы довольно мелкие и заметного результата на финансы не окажут.

Сергей Плетнёв

Кадры

Курс управления

Будущих руководителей отраслевых медучреждений обучат по специальной программе

Сегодня началась централизованная подготовка 30 молодых врачей, работающих в системе здравоохранения РЖД, по программе «Государственная политика в области здравоохранения». Она будет проходить на кафедре политологии МГУ, которую возглавляет доктор политологических наук профессор Владимир Якунин.

Задача курса – подготовить управленцев нового масштаба, которые впоследствии смогут претендовать на руководящие должности в медицинских учреждениях или в дирекциях медицинского обеспечения железнодорожной компании. Слушателей будут знакомить с тем, как забота о здоровье населения реализуется в разных странах и в России, куда и как развивается медицина и система здравоохранения, какие существуют перспективы и что желательно поменять. По окончании курса слушатели получат дипломы магистров политологии.

Условиями приёма были рекомендации больниц или региональных дирекций и успешная сдача письменного экзамена. По результатам экзамена и собеседования определялась способность человека анализировать ситуацию и принимать адекватные решения. Половина из отобранных – кандидаты медицинских наук, один из них доктор наук, профессор. Все с базовым знанием английского языка, позволяющим читать медицинскую литературу, общаться с зарубежными коллегами.

Курс рассчитан на 2 года. В первом полугодии слушателям будут прочитаны лекции и проведены семинары, главным образом по политологии и государственной политике в области здравоохранения. В сентябре занятия будут проходить в аудиториях кафедры, затем слушатели разъедутся по своим регионам, где будут слушать лекции, выполнять домашние задания и получать зачёты по каналам видеоконференции.

Лекции будут читать не только медики и экономисты, но и политики. В частности, желание встретиться со слушателями курса выразили профессор Александр Починок, у которого больший опыт работы в государственных органах, Сергей Колесников



ФОТО: АНДРЕЙ НАМОВ

– академик РАМН, в недавнем прошлом заместитель председателя комитета Госдумы РФ по охране здоровья. К учебному процессу будут привлекаться преподаватели вузов и ведущие специалисты, работающие в системах здравоохранения различных уровней.

В январе слушатели курсов приедут в Москву на зимнюю экзаменационную сессию, а со следующего года значительная часть занятий будет отведена ознакомлению с особенностями работы системы здравоохранения различных форм собственности в России. Курс по железнодорожной медицине и отдельные лекции будут читать руководящие работники и главные специалисты, ведущие маркетологи и экономисты департамента здравоохранения РЖД.

В рамках программы планируется посещение думского комитета по охране здоровья и комитета Совета Федерации по социальной политике, Минздрава РФ, крупных медицинских центров федерального значения и, конечно, базовых учреждений департамента здравоохранения РЖД – Научного клинического центра и других.

Кроме того, мы рассчитываем на участие в работе курса наших коллег и партнёров из стран Европы и США. В частности, на одном из международных медицинских форумов, который проходил в Ереване, – это было весной – меня познакомили с учёными, работающими в этой области в Германии и Австрии, и они согласились прочитать по каналам видеоконференции лекции о системах здравоохранения в

своих странах. Планируем организовывать краткосрочные поездки слушателей за рубеж, чтобы они знакомились с политикой в области охраны здоровья в самых разных странах.

Этот цикл сейчас проводится как экспериментальный, потому что такой программы по политике в области здравоохранения в нашей стране прежде никогда не было. На следующий год будет сделан новый набор. Таким образом, на кафедре будут постоянно учиться порядка 60 специалистов. Это будет хороший резерв для пополнения состава руководящих работников в системе здравоохранения РЖД.

Олег Атьков, профессор, вице-президент ОАО «РЖД», руководитель магистерской программы

ДОСКА*ПОЧЁТА



Доброе имя. Доброе дело. Доброе слово



«На артиллерийских складах детонировали боеприпасы».

Майя Кормишина, начальник станции Юски. Благодаря ей маломощный маневровый тепловоз вытолкнул состав с боеприпасами за пределы войсковой части и отогнал на 15 километров от арсенала.

Газета «Гудок»



Всё, к чему прикоснулись его руки, стало для него золотым.

Сергей Козлов, машинист электровоза. Слесарь испытательной станции с высочайшим, седьмым, разрядом водит локомотив, который сам и собрал по винтику...

Газета «Призыв»

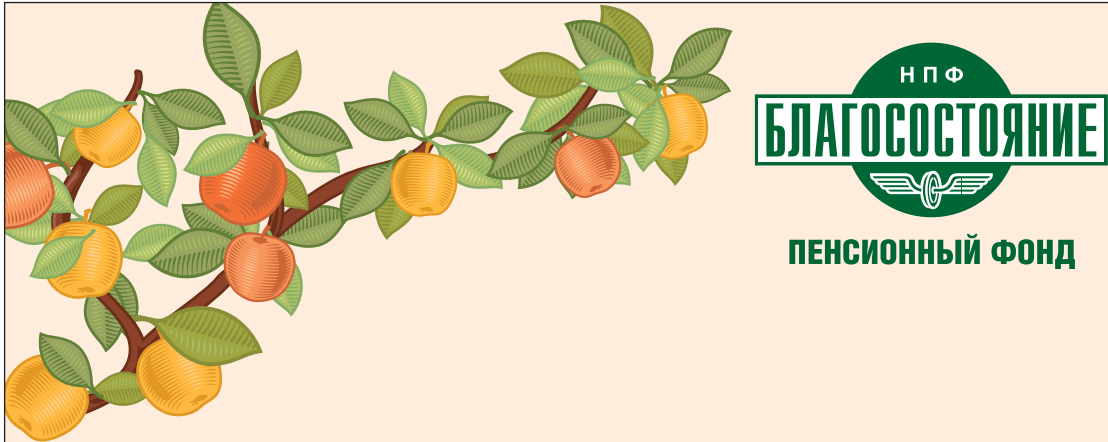
Героев находите вы. Расскажем о них вместе!

Газета «Гудок» при поддержке ОАО «РЖД» проводит отраслевой Конкурс «Доска почёта».

Корреспонденты ждут имён и адресов. Назовите их по электронной почте: doskapocheta@gudok.ru или по телефону: 8 (800) 555-02-62.

Все подробности о Конкурсе на сайте: www.gudok.ru/doskapocheta

ОРГАНИЗАТОР



ПРОГРАММА «СЕМЬЯ»

Более 12 лет мы формируем и выплачиваем корпоративную пенсию железнодорожникам. Сегодня услуги НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» становятся еще доступнее вашим близким.

Предложите своим родным лучшее будущее – помогите им перевести накопительную часть пенсии в НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» и участвуйте в конкурсе на самую большую застрахованную семью!

Подробности о программе «Семья» читайте в ближайшую среду в газете «Гудок»!

Бесплатная справочная служба НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ»

8-800-775-1520

www.npfb.ru

Лицензия №234/2 от 22.03.2005 г.



реклама

Ситуация

Передача буксует

ОБИТАТЕЛИ ОБЩЕЖИТИЯ СТАЛИ ЗАЛОЖНИКАМИ БЮРОКРАТИЧЕСКИХ ШАРАД

СТАТЬЯ СТАЛА ПОБЕДИТЕЛЕМ КОНКУРСА ПУБЛИКАЦИЙ ДОРОЖНЫХ ГАЗЕТ ЗА ИЮЛЬ В НОМИНАЦИИ «ЛУЧШИЙ АНАЛИТИЧЕСКИЙ МАТЕРИАЛ».

С КАЖДЫМ ДНЁМ ТАЮТ НАДЕЖДЫ ЖИТЕЛЕЙ ОБЩЕЖИТИЯ, РАСПОЛОЖЕННОГО В ИРКУТСКЕ ПО УЛИЦЕ АКАДЕМИКА ОБРАЗЦОВА, 35, УЧАСТВОВАТЬ В ПРИВАТИЗАЦИИ ЗАНИМАЕМОЙ ими жилплощади.

Бродит призрак недовольства

Зайдя в подъезд общежития, извлёк из кармана удостоверение личности, внутренне подобрался, чтобы не растеряться перед строгим взглядом вахтёра, который всегда его требовал. Но в комнате первого этажа, где обыкновенно восседают страж порядка, с удивлением его не обнаружил.

– Неужто отлучился? – удивился я, переминаясь с ноги на ногу у входа.

– А вы проходите, не стесняйтесь, – пришли мне на помощь две женщины, спускавшиеся по лестнице. У нас теперь вахтёров нет. И коменданта нет. Зато есть домофоны с кодовыми замками.

– А главный кто теперь?

– Главных тоже нет. Каждый сам по себе.

Если хотите пообщаться, обращайтесь к инициативной группе. Вам всё растолкуют.

С представителем инициативной группы Ириной Кузнецовой я встретился по просьбе жильцов, обратившихся в газету за помощью.

– Трудная ночь выдалась, – кивнула она куда-то вверх. – Со вчерашнего вечера как полил дождь, так только тем и занималась, что в своей комнате убирала воду, просочившуюся с крыши. Да и вчера пришлось попотеть.

– Когда-то общежитие у нас было образцовым. А вот теперь, – показала она на влажные разводы на потолке коридора и лужу воды на лестничной площадке, – сами судите, в каком оно состоянии.

Вышедшие на звук наших голосов соседи с последнего этажа жилого блока «Б» тоже подключились к разговору. Татьяна Носкова поведала, как вместо отдыха всю ночь подставляла тазики под падающие с потолка капли.

– И в прошлом году так было, – пожаловался мужчина на ненадёжную крышу. – Но меры всё же принимались. А теперь вот жильцы не знают, к кому обращаться.

– Обслуживающая аутсорсинговая компания, – пояснила Ирина, – отказалась от нас. Но всё это в общем-то мелочи по сравнению с тем, что мы можем с большой вероятностью не принять участия в приватизации жилых помещений, до окончания которой осталось всего семь месяцев. Ситуация сложилась так, что общежитие



ФОТО: PHOTOPRESS.RU

никак не может оказаться на балансе муниципалитета Иркутска из-за служебного пристроя, в котором находится офис Иркутского филиала Вагонной ремонтной компании – 3 (ВРК-3).

Переживая за свою судьбу, жильцы обратились к президенту ОАО «РЖД» Владимиру Якунину с просьбой оказать содействие в передаче общежития в муниципальную собственность, мотивируя её тем, что за несколько лет технические и юридические вопросы передачи так и не были решены.

– Не сомневаясь в профессиональной квалификации юристов подразделения, – пишут они президенту компании, – причины бездействия мы видим или в нежелании, или в неспособности руководства Восточно-Сибирской дирекции по ремонту грузовых вагонов выполнять указания руководства ОАО «РЖД». Жильцы возмущены тем, что руководство дирекции систематически вводит людей в заблуждение и уже открыто игнорирует законные права граждан, проживающих в общежитии. Тем самым продолжают нарушаться наши права, предусмотренные законом Российской Федерации от 4.07 1991 года № 1541-1 «О приватизации жилищного фонда в Российской Федерации» и федеральным законом от 29.12 2004 года № 189-ФЗ.

Подкрепляя свои выводы, жильцы сообщили, что уже назывались две даты, оглаживавшие сроки передачи общежитий муниципалитету. Согласно одному из них

передача должна была завершиться в декабре 2009 года, согласно второму сроку – в сентябре 2011-го.

Как долгоиграющая пластинка

Встретившись с и.о. начальника Иркутского филиала ВРК-3 Александром Яцыком, я услышал очередную дату:

– До конца третьего квартала этого года общежитие должно быть передано городу.

Комплекс состоит из трёх жилых блоков и одноэтажного нежилого пристроя, в котором размещается служебное помещение. Но в ходе реформы на ОАО «РЖД» получилось так, что у этого комплекса оказалось два хозяина. Тремя жилыми блоками управляет Центральная дирекция по ремонту грузовых вагонов (ЦДРВ). А одноэтажным пристроем, возведённым бывшим балансодержателем – вагоноремонтным депо Иркутск-сортировочный, – владеет Вагонная ремонтная компания – 2.

– В принципе жилые помещения мы готовы передавать хоть сейчас, – заверил Александр Яцык. – Получена доверенность старшего вице-президента ОАО «РЖД» Валерия Решетникова от 7 июня 2012 года, позволяющая заключить от имени ОАО «РЖД» с администрацией Иркутска договор дарения жилых помещений.

В свою очередь, и муниципалитет согласен принять общежитие. Но с оговоркой, что в соответствии с законодательством все объекты, входящие в единый жилой комплекс, должны передаваться одновременно.

Но это не единственный риф, который тормозит передачу. В результате переговоров, длившихся с муниципалитетом города Иркутска почти полтора года, обнаружилась ещё одна неприятная деталь: инженерные сооружения – коллекторы, коммуникации тепловодоэнергоснабжения и водоотведения, подходящие к общежитию, – не входят в имущественный комплекс и нигде не были зарегистрированы.

– Для того чтобы развязать этот узел, была проведена работа по технической инвентаризации и постановке на кадастровый учёт, – сообщил Александр Яцык.

А ещё раньше Центральная дирекция по ремонту грузовых вагонов через арбитражный суд просила признать право собственности в силу приобретательной давности на инженерные сети тепловодоэнергоснабжения и водоотведения. Суд своим решением отказал в удовлетворении требований.

Вот так и шло время в согласованиях. Как долгоиграющая пластинка. А вся процедура началась в июле 2009-го, когда тогдашнему мэру Иркутска Владимиру Якубовскому было направлено обращение с просьбой рассмотреть вопрос о передаче здания общежития в муниципальную собственность в качестве пожертвования. Через месяц пришло письмо от комитета по управлению муниципальным имуществом Иркутска о согласии принять в качестве пожертвования здания в собственность с перечислением документов, необходимых

для подготовки постановления мэра о заключении договора пожертвования.

С тех пор была проведена повторная техническая инвентаризация и государственная регистрация здания, подготовлены комплекты документов для постановления мэра Иркутска о заключении договора пожертвования. В феврале 2010 года комитетом по управлению муниципальным имуществом подготовлено Постановление о заключении договора пожертвования.

Обещаниями сыт не будешь

Поясняя, как же всё-таки будет завершаться процесс передачи, Александр Яцык сообщил, что рассматривается вариант, предусматривающий выкуп нежилого пристроя компанией ОАО «РЖД» у ВРК-2 с постановкой на баланс ЦДРВ. После чего пристрой вместе с тремя жилыми корпусами перейдут городу.

Найдён компромисс и по инженерным сетям. В администрацию Ленинского округа направлено письмо о том, чтобы данные сети были взяты на учёт в муниципалитете. В этом случае они будут в течение года считаться бесхозными.

Что же касается уборки помещений и территории, прилегающей к общежитию, то с учётом прекращения договора Восточно-Сибирской дирекции по ремонту грузовых вагонов и клиринговой компании ООО «БСК «Экологика» на техническое обслуживание, заключённого до 30 июня 2012 года, теперь ведутся переговоры с другими потенциальными исполнителями.

– И всё же почему мы стали заложниками возникшей ситуации? – возмущается Ирина. – В нашем общежитии проживают в основном семьи железнодорожников или бывших работников ВСЖД. Из них около 60 процентов работают на дороге. Почти все наши жильцы, за исключением некоторых, исправно платят за обслуживание. Сейчас, когда некому убирать территорию двора, следят за его чистотой. А жильцов то накажут необоснованным многократным повышением размеров платы за пользование жильём, то обяжут заключить договор коммерческого найма, тогда как общежитие до 2004 года являлось государственным жилищным фондом, а жильцы проживали на условиях договора найма специализированного помещения, то всё время кормят обещаниями.

Понять Ирину можно. Обещаниями сыт не будешь. Тем более что с 1 января 2013 года ЦДРВ прекращает финансовую деятельность. И тогда вся эта бюрократическая многоходовка начнётся снова. Где ей набраться терпения?

АЛЕКСАНДР ИВАНОВ,
КОРРЕСПОНДЕНТ ГАЗЕТЫ
«Восточно-Сибирский путь»

ИНТЕРВЬЮ

Узловая дилемма

Исчерпанная пропускная способность не позволяет дороге привлекать новых перспективных клиентов



ФОТО: ПЕВНИЙ МИХАИЛОВ

Борис Gladikh,
первый
заместитель
главы
администрации
Находкинского
городского
округа

ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ НАХОДКИ В ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ ПОКАЗЫВАЕТ УВЕРЕННЫЙ РОСТ ОБЪЁМНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ В НЕМАЛОЙ СТЕПЕНИ ИЗ-ЗА РАЗВЕРНУВШЕГОСЯ В СТОРОНУ СТРАН АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОГО РЕГИОНА РОССИЙСКОГО ЭКСПОРТА. О ЕГО СЕГОДНЯШНЕМ ДНЕ И ПЕРСПЕКТИВАХ РАССКАЗЫВАЕТ БОРИС ГЛАДИХ.

– Борис Иннокентьевич, какую динамику работы демонстрируют сегодня порты Находки? – Находка традиционно считается крупным транспортным узлом в России. В 2011 году морские порты Находкинского городского округа совокупно переработали 53,6 млн тонн грузов. Почти на 5% больше к предыдущему году. А грузооборот стивидоров Владивостока – 11,8 млн тонн.

В этом году Находке исполнилось 62 года. Конечно, своему интенсивному развитию она обязана Находкинскому порту, который старше города на три года. Он изначально был образован как участок Владивостокского порта, но затем государство придало ему самостоятельный статус.

Но особые изменения в Находке связаны со строительством в начале 70-х Восточного порта. Сегодня там действует крупнейший на Дальнем Востоке комплекс по навалочным грузам. Только ОАО «Восточный порт» в среднем ежесуточно выгружает свыше 700 вагонов с углем. Нарращивает перевалку ООО «Малый порт». Не стоит забывать о мощном контейнерном терминале ООО «Восточная стивидорная компания». Правда, в кризис перевозки контейнеров упали в два раза. Сегодня они восстанавливаются. Среднесуточно ВСК обрабатывает 210 вагонов в импортном направлении, 212 – экспорт и каботаж, ещё 104 – транзит.

– В последнее время много говорится о привлечении транзита на российскую транспортную сеть. Каковы здесь перспективы? – В советский период транзита было много. Но мы его потеряли. Сегодня те контейнеры с транзитным грузом, что идут по Транссибу в направлении Восток – Запад, составляют лишь 3–5% от общего потока.



ФОТО: ЛЮДИНА ПОКРОВИЧ

Основная масса следует морем через Суэцкий канал, хотя это и дольше. Причины – негибкая таможенная политика, высокие ставки на услуги порта, перевозки по железной дороге. Морской фрахт в 2–2,5 раза ниже железнодорожных тарифов, конкурировать при таком раскладе с судоходными линиями просто нереально.

– Но драйвер роста перевозок по-прежнему энергетические ресурсы? – Да. Конъюнктура изменилась в сторону Дальнего Востока. Западноевропейский рынок угля по цене упал примерно на 30%, зато стабильное положение сохраняется в странах АТР. Поэтому сегодня наша угольная отрасль предъявляет к отправке в восточном направлении серьёзные объёмы угля.

С учётом этой конъюнктуры в ближайшее время будут строиться перегрузочные терминалы, прежде всего в порту Восточный. В отличие от портовой зоны, непосредственно расположенной в черте Находки, там есть свободная территория для строительства, выход в акваторию. Уже есть потенциальные инвесторы.

Однако невозможно наращивать грузовую базу, строить терминалы, не развивая при этом подходы, припортовые станции. С конца 1980-х – начала 1990-х и Восточный порт, и ДВЖД десять лет вкладывали в развитие инфраструктуры. Активно развивалось путевое хозяйство на станции Находка-Восточная. И во многом благодаря этому сегодня Восточный порт сохраняет

лидерство по грузообороту. Но пропускные способности магистрали ныне исчерпаны, есть много желающих отправить груз, но не хватает мощностей. Положение отчасти улучшится после того, как сократятся перевозки нефти после завершения строительства ВСТО. Но в любом случае ОАО «РЖД» нужно решать вопрос об инвестировании в станции Находкинского узла.

– Кроме угля, за счёт каких ещё грузов прогнозируется рост грузооборота портов? – Как я сказал, в конце года будет закончена вторая очередь нефтепровода ВСТО. В результате Спецморнефтепорт «Козьмино» увеличит перевалку с 15 до 30 млн тонн ежегодно. Кроме того, рядом с портом Восточный приобрела терминал Восточная

нефтехимическая компания. Она уже приступила к его модернизации для отгрузки в будущем нефтепродуктов и нефтехимии. Ежегодная пропускная способность в перспективе составит более 11 млн тонн.

К сожалению, не все планы осуществляются, как бы этого хотелось. Сейчас средняя выгрузка у Находкинского морского рыбного порта – всего 21 вагон в сутки, включая 16 с лесом. Хотя НМРП мог бы обрабатывать до 200 вагонов. Ещё перед кризисом порт приобрела Дальневосточная транспортная группа. В её планах было развить здесь контейнерный терминал. ДВТГ даже заключила соглашение с южнокорейским партнёром, но альянс долго не просуществовал. И терминал сегодня загружен наполовину, не так просто наладить перевозки контейнеров из Южной Кореи, нужно организовать полноценный сервис, создать судоходную линию и т.п., да и рынок этот достаточно сложный.

– А каково положение небольших стивидорных компаний? – В Находке пять-шесть таких компаний, которые ныне отгружают уголь. Ставки на его перевалку высокие: бизнес привлёкательный. Но с июля ОАО «РЖД» либо резко ограничило, либо перестало согласовывать погрузку угля в их адрес. С одной стороны, понять это можно. Удельный вес малых стивидоров в общем объёме перевалки узла

не столь велик, около 1 млн тонн в год. И для дороги в условиях грузонапряжённости это дополнительные маневровые работы, ведь если в большие порты грузы следуют маршрутами, то сюда вагоны подпадают небольшими партиями. Плюс завывается простой вагона из-за того, что стивидоры выгружают трейферами, подвижной состав повреждается. Но, с другой стороны, за каждым стивидором стоят люди, 70–100 квалифицированных специалистов. Куда их, на улицу? Конечно, для города это вопрос занятости, налогов. Мы заинтересованы в том, чтобы малые порты сохранились, подготовили обращение в ОАО «РЖД».

– Как складывается взаимодействие с Дальневосточной дорогой? – Мне этот вопрос хорошо знаком, поскольку 17 лет проработал в Восточном порту. Мы всегда называли железнодорожников «старший брат». Потому как можно поставить к причалу теплоход, собрать докеров, но не подадут в порт вагонов, и работа будет нулевой. С дорогой отношения строились конструктивно, проблемные вопросы решали на совместных селекторах. Единственное, сегодня меньше статус замначальника дороги по региону в отличие от прежнего начальника отделения. И теперь по всем вопросам нужно обращаться в управление магистрали, что не всегда удобно.

БЕСЕДОВАЛ ПАВЕЛ УСОВ