



Транспортный индикатор свидетельствует, что проблемы в реальном секторе экономики не преодолены. Стр. 5

3. | Инициатива

Вагоностроители считают, что закупки импортного подвижного состава можно ограничить

8. | Увлечение

За плечами путешественника тысячи километров, и мечта осуществлена, как он считает, уже на 75%

13 февраля 2013 года www.gudok.ru
среда www.gudok.info
№ 25 (25224) E-MAIL: gudok@css-rzd.ru



Ежедневная
транспортная
газета

Выходит
с 23 декабря
1917 года

Тираж
215513

| От РЕДАКЦИИ
Неполная очистка

В отрасли всё шире распространяется технология движения грузовых поездов по расписанию. Она позволяет обеспечить доставку продукции клиентам точно в срок. Однако для успешного внедрения этого новшества очень важно соблюдать все требования организации перевозочного процесса, в том числе и правила подачи вагонов под погрузку.

Между тем на сети сохраняется практика предоставления под отправление товаров грязного подвижного состава. Только на Октябрьской дороге в прошлом году составили акты на 3,6 тыс. неочищенных грузополучателями вагонов. Хотя во всех нормативных документах записано, что каждый принимаемый к перевозке порожний вагон должен быть очищен от остатков ранее перевозимого груза. Но даже при выявлении таких фактов из-за бумажной волокиты взыскать штраф с виновника не так-то просто.

А учитывая нехватку подвижного состава и жёсткие сроки погрузки, зачастую на поступающие грязные вагоны, что называется, закрывают глаза, предпочитая «договариваться на месте».

Чаще всего с этой проблемой сталкиваются на пограничных станциях, куда после выгрузки из всех регионов поступают порожние вагоны иностранной принадлежности с остатками продукции. Дороги сопредельных государств в таком виде их не принимают, возвращая назад для очистки.

Но пограничные станции, как правило, не имеют для этого специального оборудования. В результате компания несёт убытки от лишнего пробега вагонов, дополнительных маневровых работ и т.п.

Кроме того, остающийся в порожняке груз может угрожать безопасности движения. Пример тому – недавний случай повреждения лобового стекла скоростного поезда «Аллегро» щебнем, выплетившим из следовавшего по соседнему пути грузового поезда, в состав которого входили порожние думпкары.

Чтобы решить проблему, нужно усилить дисциплину участников перевозочного процесса. В частности, при оценке деятельности начальников станций следует учитывать допущенный ими процент принятого к перевозке неочищенного подвижного состава, а также объём средств, взыскиванных с грузополучателей, отправивших такой подвижной состав.

Возможно, лишь введение персональной ответственности руководителей станций заставит их жёстче спрашивать за плохую проверку вагонов после выгрузки.

ЦИФРА ДНЯ

3873

тонны составил на сети в первой декаде февраля средний вес грузового поезда. Это на 23 тонны ниже установленного задания.

Электронная версия газеты «Гудок» – в свободном доступе

Встретимся в Интернете!

www.gudok.ru



Поделили на троих

РЖД УСОВЕРШЕНСТВУЮТ ОБУЧЕНИЕ И КОНТРОЛЬ ЗА РАБОТОЙ ЛОКОМОТИВНЫХ БРИГАД


Фото: ПАМПИЛЛОВА

ЭКСПЕРИМЕНТ ПО УКРУПНЕНИЮ колонн локомотивных бригад, прошедший в Московской, Октябрьской, Северо-Кавказской, Юго-Восточной дирекциях тяги, планируется распространить на всю сеть.

Профессиональный уровень машинистов будут повышать сообща

структурой-преподаватели – обучением, инспекторы контролируют работу машинистов на линии.

Машины-инструкторы по обучению должны не только проводить учёбу, организовывать занятия на тренажёрах, но и консультировать по темам, входящим в учебный план, принимать зачёты. В обучении также участвуют инструкторы по тормозным системам и теплотехнике, которые не закреплены за определёнными колоннами.

Машины-инструкторы по обучению должны не только проводить учёбу, организовывать занятия на тренажёрах, но и консультировать по темам, входящим в учебный план, принимать зачёты. В обучении также участвуют инструкторы по тормозным системам и теплотехнике, которые не закреплены за определёнными колоннами.

По словам Сергея Путинцева, в начале эксперимента в депо Лихоборы-Окружные был зафиксирован «шквал замечаний» машинистов от инспекторов.

«Это закономерно, так как машинист-инструктор теперь замечания пишет не себе, а адресует их руководителю колонны. Тот определяет перечень работы, и инструктор по обучению видит, над чем нужно работать масово, а какой вопрос следует проработать индивидуально», – объясняет заместитель начальника депо Денис Яцков.

► Окончание | 2

К подразделениям, уже опробовавшим новшество, присоединятся остальные – по одному депо на каждую из магистралей, сообщил заместитель начальника Дирекции тяги ОАО «РЖД» Сергей Путинцев.

«Мы полагаем, что разделение функций контроля качества обучения и собственно обучения позволит повысить эффективность подготовки и уровень технических знаний бригад. Улучшится дисциплина, организация работы и контроль её выполнения», – пояснил Сергей Путинцев.

Кроме того, решено отказаться от проведения формальных занятий. «Теперь при демонстрации отличных результатов при сдаче зачётов бригада освобождается от практиковавшегося ранее принудительного хождения на занятия. У работников появляется дополнительное время для отдыха. Но если допустил нарушение, будь добр, пройди дополнительное обучение и сдай зачёт», – рассказал Сергей Путинцев.

Задача руководителя колонны – организовать работу бригад, составить график поездок, определить периоды труда и отпуска, сформировать график отпусков, назначить сроки прохождения технических занятий. Руководителями колонн назнача-

ются опытные работники, пользующиеся авторитетом, обладающие аналитическим складом ума, организаторскими способностями и хорошо знающие бригады.

Машины-инструкторы по обучению должны не только проводить учёбу, организовывать занятия на тренажёрах, но и консультировать по темам, входящим в учебный план, принимать зачёты. В обучении также участвуют инструкторы по тормозным системам и теплотехнике, которые не закреплены за определёнными колоннами.

По словам Сергея Путинцева, в начале эксперимента в депо Лихоборы-Окружные был зафиксирован «шквал замечаний» машинистов от инспекторов.

«Это закономерно, так как машинист-инструктор теперь замечания пишет не себе, а адресует их руководителю колонны. Тот определяет перечень работы, и инструктор по обучению видит, над чем нужно работать масово, а какой вопрос следует проработать индивидуально», – объясняет заместитель начальника депо Денис Яцков.

► Окончание | 2

Основная идея эксперимента – разделить обширные функции машиниста-инструктора на узкоспециализированные и организовать систему перекрёстного контроля качества работы.

По новой системе инструкторы делятся на три группы. Руководители колонн занимаются организационной работой, ин-

Блиц

Недремлющее око

НАЧАТО ОСНАЩЕНИЕ ОБЪЕКТОВ УНИВЕРСИАДЫ И ОЛИМПИАДЫ НОВОЙ СИСТЕМОЙ БЕЗОПАСНОСТИ



Александр Кархов,
начальник службы
информатизации
Дирекции
железнодорожных
вокзалов
ОАО «РЖД»

– Александру Алексеевичу, чем интеллектуальная интегрированная комплексная система безопасности отличается от существовавшей ранее?

– Она более интеллектуальная – обеспечивает не просто наблюдение, как обычна

ему плануем оснастить 20 вокзалов, в основном Северо-Кавказского региона. Адо 2015 года она будет установлена на 160 вокзалах.

– Подразумевается ли интеграция новой системы с

другими системами безопасности?

– Кроме того, это система интегрированного реагирования – в критический момент на помощь работникам вокзала в считанные секунды могут прийти специализированные службы регионального или даже главного пункта транспортной безопасности, который дислоцируется в Москве.

– Как быстро новая система

безопасности будет распро-

странена на вокзалах сети?

– Уже начато оборудование си-

стемой объектов предстоящей

Универсиады (вокзал в Казани)

и Олимпиады (вокзалы в Крас-

нодаре и Адлере). В этом году

мы планируем оснастить 20 вокзалов, в основном Северо-Кавказского региона. Адо 2015 года она будет установлена на 160 вокзалах.

– Подразумевается ли интеграция новой системы с

другими системами безопасности?

– В перспективе они будут интегрироваться в системы «Безопасный город» и иметь постоянную оперативную связь с дежурными подразделениями МВД, МЧС и ФСБ. Отчасти уже реализовано взаимодействие с системой МВД, например с линейными отделами полиции на вокзалах.

– Вся информация стекается в

Ситуационный центр ОАО

«РЖД», где уже в режиме реаль-

ного времени можно ре-

шить сложившуюся проблему.

С МЧС сейчас прорабатывается

регламент по дальнейшему со-

трудничеству.

Беседовал Юрий Можаев

Взаимодействие

Широкие горизонты

МОЛОДЫЕ СОТРУДНИКИ КОМПАНИИ УЖЕ В ЭТОМ ГОДУ СМОГУТ ПОЕХАТЬ НА СТАЖИРОВКУ В ФИНЛЯНДИЮ

АО «Железные дороги Финляндии» (VR Group) будет взаимодействовать с ОАО «РЖД» в области развития кадрового потенциала и организации совместных программ по обмену наиболее перспективными молодыми руководителями и специалистами.

Соответствующий меморандум подписали президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин и

президент VR Group Микаэль Аро. Успешный опыт участия делегации VR Group в работе международной секции VI ежегодного Слета молодёжи ОАО «РЖД» и других международных молодёжных программ компании показал, что перспективы совместной работы есть.

Стороны планируют действовать по трём основным направлениям: обучение и разви-

тие персонала, реализация молодёжной политики и создание совместных коммуникационных площадок.

В частности, будут разрабатываться проекты в области дополнительного про-

фессионального образования, включая программы повышения квалификации руководителей и специалистов ОАО «РЖД» и VR Group. Также будет организован обмен опытом в области подготовки специалистов в сфере управления движением, развития высокоскоростного сообщения, логистики, стратегического развития, работы с клиентами и по другим значимым направлениям.

Активно будут поддерживаться перспективные молодые сотрудники обеих компаний: для них уже начинавшие с этого года будут организованы совместные стажировки. Также будут создаваться коммуникационные площадки по основным вопросам в которых смогут участвовать молодёжь.

В ОАО «РЖД» уверены, что в дальнейшем обе компании будут только расширять сферу своего сотрудничества в области развития кадрового потенциала и управления человеческими ресурсами.

Надежда Россихина

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ
Родителям в помощь

Правительственная комиссия по законопроектной деятельности одобрила законопроект Минобрнауки, поддерживающий усыновителей и детей-сирот. В частности, документ предлагает при усыновлении ребёнка в возрасте старше семи лет, ребёнка-инвалида или кровных братьев и сестёр увеличить размер единовременного пособия до 100 тыс. руб. на каждого такого ребёнка. Кроме того, исключено требование представлять документы о расходах, произведённых за счёт средств пособия.

Спокойный полёт

Росавиация поддержала инициативу авиаперевозчиков по введению на бортах воздушных судов служб безопасности. Глава управления транспортной безопасности Юрий Сапрыкин сообщил, что ряд авиакомпаний обратился с предложением разрешить сопровождение своих рейсов сотрудниками служб безопасности для усмирения буйных пассажиров. Росавиация направила в Минтранс предложение, в частности, разрешить использовать при этом наручники и электрошокеры.

Стандарты Содружества

Глава Антитеррористического центра СНГ Андрей Новиков считает необходимым разработать единые евразийские стандарты транспортной безопасности. После создания Единого экономического пространства и Евразийского союза существенно увеличился пассажирский и грузовой трафик, поэтому необходимы согласованные меры по контртерр

2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»



На вокзал с любовью

На Курском, Киевском, Павелецком, Ярославском, Казанском и Белорусском вокзалах Москвы все желающие могут бесплатно отправить видеописьма с признанием в любви посредством интерактивных мультисервисных терминалов. Достаточно подойти к терминалу «Видеовесточка», оснащённому камерой, записать своё обращение и указать номер мобильного телефона или электронный адрес получателя, куда будет направлен пароль. «Видеовалентинку» можно будет посмотреть на сайте сервиса www.videoes.ru или на терминале.

Акция приурочена к Дню святого Валентина, который отмечается 14 февраля.

Обезопасить пешеходов

На Куйбышевской дороге будет построено шесть пешеходных переходов, оснащённых звуковой и световой сигнализацией, а также ограждениями вдоль пути. «Для строительства выбраны самые травмоопасные участки, на которых за последние три года погибло более 60 человек, – сообщил замначальника отдела службы охраны труда и промышленной безопасности Дирекции инфраструктуры Алексей Чуваков. – Аналогов таких переходов на Куйбышевской дороге не было. Московская и Горьковская магистрали уже внедрили подобные переходы, и они доказали свою эффективность». Стоимость оборудования одного перехода составляет 7,5 млн руб.

Олимпийский двор

На станции Весёлое Северо-Кавказской дороги начал работать грузовой двор «Сочинский». Основное его назначение – выгрузка тарно-штучных, тяжеловесных, длинномерных грузов, контейнеров и цемента для дальнейшей отгрузки на олимпийские объекты. «Сочинский» рассчитан на переработку 170 вагонов в сутки, или 3,41 млн тонн в год.

Закроют переезды

В Иркутской области в нынешнем году будут закрыты 4 переезда, сообщил начальник Восточно-Сибирской дирекции инфраструктуры Александр Скачков. «Ещё 5 переездов планируется закрыть до 2015 года после того, как на федеральной автомобильной дороге М-53 будут построены 4 путепровода», – сказал он.

[HTTP://ALLTRANSNEWS.RU](http://ALLTRANSNEWS.RU)

ЧП

Не успел проехать

Вчера на западе Японии пассажирский поезд врезался в перрон, заполненный людьми.

На одной из станций в пригороде Такасаго, подъезжая к платформе, пассажирский поезд врезался в грузовик, который не успел проехать переезд. Столкнувшись с машиной, первые два вагона сошли с рельсов и, проехав по земле 200 м, врезались в платформу.

По данным полиции, в момент столкновения в поезде находилось около 70 пассажиров.

В результате аварии пострадали 16 человек,

но полиция не исключает, что их число может вырасти.

Состояние машиниста медики оценивают как тяжёлое, однако опасности для жизни нет.

По словам очевидцев, прежде чем врезаться в платформу, поезд сбил несколько деревьев и бетонных столбов, а также сломал балкон второго этажа дома, стоящего у дороги.

Из-за ЧП движение поездов было приостановлено. Службы, отвечающие за этот участок дороги, утверждают, что во время аварии светофор на переезде работал исправно. Полиция выясняет обстоятельства происшествия.

Александра Поськина

Перспектива

Не погонят за семь вёрст

РЕМОНТНАЯ БАЗА СТАНЕТ БЛИЖЕ К МЕСТУ

РАБОТЫ ТЕПЛОВОЗОВ



Тяжёлые виды ремонта маневровых локомотивов собираются проводить не в Астрахани, а в депо Восточного полигона.

Вопрос будет рассмотрен в ОАО «РЖД», об этом говорилось на совещании в Комсомольске-на-Амуре под председательством вице-президента компании – начальника Дирекции тяги Алексея Воротилкина.

Как рассказал директор по развитию ОАО «Желдорреммаш» Александр Лубягов, сейчас тепловозы ТЭМ2 приписаны депо Дальнего Востока и Сибири ремонтируются на Астраханском тепловозоремонтном заводе. «В данный момент планируется отправить в Астрахань 197 локомотивов данной серии. Но при этом из-за пересылки машин мы потеряем до четырёх месяцев. В результате потребуется значительные средства на пересордерание парка, отвлечение локомотивных бригад», – пояснил Александр Лубягов.

Вместе с тем количество перепробегов у маневровых тепловозов ТЭМ2 на восточных дорогах велико: 72 локомотива просрочены капитальным ремонтом (КР), 118 – средним (СР), ещё 16 – в объёме текущего ремонта ТР-3.

Сейчас активно развиваются мощности ремонтных предприятий Восточного по-

Локомотивные депо Восточного полигона наращивают ремонтные мощности

лигона. В частности, планируется, что в 2014 году завершится реконструкция депо Сибирцево (Дальневосточная дорога). Хорошей технической базой обладают депо Зима (Восточно-Сибирская) и Чернышевск (Забайкальская). Их цеха предполагается активно задействовать для ТР-3 и СР, а в будущем и КР.

Однако существующие депо не обладают заводскими технологиями ремонта. «Анализ показателей надёжности локомотивов, средний ремонт которых выполнялся в депо и на заводе, показывает: число отказов на 1 млн км пробега после СР в первом случае 1,4, во втором – 0,8. Количество заходов на неплановые виды ремонта – 1,5 и 0,56 соответственно», – сообщил Александр Лубягов.

Поэтому необходимо сотрудничество с Уссурийским локомотиворемонтным заводом, находящимся близко к депо Сибирцево, а также Зима и Чернышевск. Предприятие может расширить поставку комплектов ремонтного оборудования для крупноагрегатного ремонта в деповских условиях.

«Мы вышли с предложением о расширении ремкомплекта, который будет изготавливаться на УЛРЗ и поставляться в депо. Так, завод готов взять

на себя подготовку задних и передних распределительных редукторов, гидромофты, колёсно-моторного блока, теплообменников», – сказал Александр Лубягов.

И.о. директора завода Андрей Антропов отметил, что на первом этапе, когда в депо Сибирцево будет только организовываться ремонт, они готовы укрупнить поставляемые узлы (например, не колёсно-моторные блоки в сборе, а тележки в сборе с этими блоками).

В депо Сибирцево заявили о желании осваивать дополнительные объёмы работ. Тем более что предприятие расположено недалеко от припортовых станций Находка, Находка-Восточная и Владивосток, на которых занята значительная часть маневрового парка локомотивов.

Однако в депо надо завершить реконструкцию и техническое перевооружение, а это зависит от финансирования. Планируется, что модернизация предприятия продлится ещё два года.

На совещании было решено приступить к детальной проработке предложения, чтобы начать реализацию уже в 2013–2014 годах.

Павел Усов,
соб. корр. «ГУДОК»
Хабаровск

13 февраля 2013 года

среда

№ 25 (25224)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

Власть

Добрые соседи

Россия и Финляндия договорились сотрудничать над упрощением визового режима

Вчера в Ново-Огарёве президент Владимир Путин принял главу Финляндии Саули Ниинисте, который находится в России с рабочим визитом.

В ходе беседы двух президентов Владимир Путин напомнил, что Россия является ведущим торговыми партнёром Финляндии. «Мы надёжно удерживаем первое место среди торговых партнёров», – отметил глава государства.

В то же время российский президент обратил внимание на то, что в прошлом году торговый оборот между нашими странами снизился более чем на 12%. «Нам предстоит подробно проанализировать сложившееся положение – что сделать, чтобы ситуация не ухудшилась, а улучшилась, несмотря на продолжающийся кризис в еврозоне», – отметил Владимир Путин. Он также приветствовал тот факт, что вместе с финским президентом приехали представители деловых кругов.

В свою очередь Саули Ниинисте отметил, что будет рад, если Россия останется «номером первым в нашей торговой статистике». Он согласился с тем, что еврозона переживает сложные времена, но трудности были и

раньше, и с ними удалось справиться.

Между тем на финском рынке работает около 2 тыс. компаний в сфере торгово-посреднических услуг, туризма, транспорта и логистики. Финские же бизнесмены предпочитают инвестировать в Россию в строительство, деревообрабатывающую промышленность, операции с недвижимостью, в торговлю.

На встрече в расширенном составе к президентам присоединились представители деловых кругов, в том числе глава ОАО «РЖД» Владимир Якунин. О сотрудничестве РЖД с финскими коллегами газета рассказывает на стр. 1.

«Договорились и дальше работать над либерализацией визового режима, это создаёт предпосылки для развития бизнес-контактов», – отметил Владимир Путин. Он также сообщил, что в прошлом году российско-финляндскую границу пересекли 12,7 млн человек.

«Важно, чтобы соседи знали друг друга лучше», – согласился Саули Ниинисте, заметив, что с упрощением визового режима можно также упростить систему получения разрешения на работу для молодых сотрудников компаний.

Ольга Соломонова

Инновации

Поделили на троих

>Начало | 1

Через полгода после начала эксперимента количество замечаний в Лихоборах-Окружных значительно снизилось, что, по мнению руководителей Дирекции тяги, доказывает эффективность внедряемого метода и является основанием для дальнейшего распространения эксперимента.

«Уровень технических знаний бригад повышается. Это значит, что мы выполняем поставленную задачу», – убеждён Сергей Путинцев.

Однако отношение бригад к новшеству окончательно не сформировалось.

«При такой системе у машинаста больше самостоятельности, он сам учится. Но дать ему, например, неделю на обучение нельзя, так как невозможно вырвать человека из производственного процесса», – считает машинист-инструктор депо Лихоборы-Окружные Сергей Аристархов.

«Если раньше инструктор проводил занятия в своей колонне, знал каждого ученика и поэтому мог дать поблажку, то сегодня знания проверяются более объективно», – говорит машинист-инструктор депо Лихоборы-Окружные Сергей Аристархов.

«Расширяя географию эксперимента, мы затронем все виды движения перевозок, чтобы получить разносторонний опыт. Все замечания и предложения будут учтены в программе, которая станет основой для распространения метода на всю сеть», – отметил Сергей Путинцев.

Игнат Выогин

Развитие

Безотказное партнёрство

НАЧАТО СТРОИТЕЛЬСТВО ЗАВОДА ПО ПРОИЗВОДСТВУ ТОРМОЗОВ

НОВОЕ СП по выпуску оборудования для подвижного состава создано ОАО «ФЕДЕРАЛЬНАЯ ГРУЗОВАЯ КОМПАНИЯ» и немецкой компанией KNORR-BREMSE.

Учредительные документы о создании ООО «Кнорр-Бремзе 1520» подписаны вчера генеральным директором ФГК Виталием Евдокименко и членом совета директоров Knorr-Bremse Дитером Вильхельмом.

СП будет производить высокотехнологичное тормозное оборудование для железнодорожного транспорта России и стран СНГ.

В Тверской области уже начато строительство завода площадью почти 16 тыс. кв. м. Он будет возведён и оснащён в соответствии с мировыми стандартами, с учётом опыта Knorr-Bremse, имеющей производственные мощности в 25

странах мира. В уставный капитал учредители вложат 1,02 млрд руб. (60% – немецкая сторона, остальное – ФГК).

Строительство завершат в будущем году, а уже к концу 2015 года завод начнёт выпускать новые воздушораспределители, дисковые тормоза для пассажирских поездов, безмасляные компрессоры для электродвигателей и многое другое.

Виталий Евдокименко выразил уверенность, что срок окупаемости предприятия составит не более шести лет, к 2019 году оно выйдет на чистую прибыль в 500 млн руб.

Knorr-Bremse уже имеет опыт производства в России высокотехнологичного оборудования, адаптированного к нашим морозам и перепадам температур. Его тормозные системы работают на высокоскоростных поездах без единого

отказа. По словам присутствовавшего на церемонии старшего вице-президента ОАО «РЖД» Валентина Гапановича, первый меморандум с немецкими партнёрами был подписан ещё в 2007 году. По его словам, компания поставила задачу возрождения транспортного машиностроения, ещё в 2005 году находившегося в плачевном состоянии. И за пять последних лет в этом направлении удалось существенно продвинуться.

Уже в этом году производство Knorr-Bremse будет локализовано на 10%, в следующем – на 30% и к 2015 году – до 70%.

По словам Дитера Вильхельма, установка в вагонах и локомотивах тормозов нового СП повысит безопасность перевозок и снизит стоимость ремонта подвижного состава на всём жизненном цикле.

Михаил Кованцев

23-26 АПРЕЛЯ 2013
МОСКОВСКАЯ ВЫСТАВКА ЦЕНТР
ПАВИЛЬОН №76

ПОЛУЧИТЕ БЕСПЛАТНЫЙ БИЛЕТ НА
www.transrussia.ru

Организатор:

ITE LLC Moscow +7 (495) 935 7350

www.ite-expo.ru

При поддержке:

Министерство Транспорта Российской Федерации

Генеральный спонсор:

PLASKE ПЛАСКЕ

Знание движется

ufi
Approved Event

реклама



Лес находит выход

С экспортными пиломатериалами и лесом, которые отказываются принимать в Ванинском морском торговом порту, готовы работать в порту Сагавань.

С таким заявлением выступил президент RFP Group, владельца ООО «Терминал Сагавань», Зард Арутюнян. Он сообщил, что в развитие терминала уже вложено порядка \$8 млн: обустроена площадка, уложены подкрайные пути.

Потенциал перевалки порта – 1 млн тонн в год, но пока обрабатывается около 500 тыс. тонн. Таким образом, резерв, необходимый для приёма леса, есть.

Железная дорога тоже заинтересована в лесе: его перевозка выгоднее, чем перевозка угля.

Лидер падения

ЗАО «Гражданские самолёты Сухого» компенсирует ОАО «Аэрофлот» финансовые потери за каждые сутки простоя четырёх самолётов Sukhoi Superjet 100.

До конца февраля будут возобновлены коммерческие полёты четырёх самолётов Sukhoi Superjet 100, находящихся в эксплуатации у авиакомпании «Аэрофлот». В настоящее время в соответствии с выпущенными ранее сервисными бюллетенями завершается их доработка. Первые два смогут возобновить эксплуатацию до конца этой недели, остальные – до конца месяца, сообщили в пресс-службе ЗАО «Гражданские самолёты Сухого».

За время коммерческой эксплуатации самолёта Sukhoi Superjet 100 (с апреля 2011-го) были обнаружены ложное срабатывание системы обнаружения утечек, невыпуск предкрылков и неуборка стойки шасси во время взлёта.

Грузоперевозки могут вырасти вдвое

Учёные Института экономики и развития транспорта рассчитали, что к 2030 году по сети может быть перевезён 2441 млн тонн грузов – в два раза больше, чем в прошлом году.

Исследование «Развитие грузовых перевозок по сети РЖД на долгосрочную перспективу» предусматривает два сценария роста: энергосъёмный и инновационный. По первому в 2015 году будет перевезено 1531,7 млн тонн грузов, по второму – 1617,1 млн тонн. В 2020-м – соответственно 1738,3 млн тонн и 1884,4 млн тонн; в 2025-м – 1922,3 млн тонн и 2155,4 млн тонн, и, наконец, в 2030 году – 2099,4 млн тонн и 2441 млн тонн. По мнению экспертов, для реализации инновационного сценария крупнейшим инвестором в инфраструктуру отрасли должно быть государство.

[HTTP://ALLTRANSNEWS.RU](http://ALLTRANSNEWS.RU)

ВАГОНОСТРОИТЕЛИ СЧИТАЮТ, ЧТО МАЛАЯ ТОЛИКА ПРОТЕКЦИОНИЗМА ИМ НЕ ПОМЕШАЕТ

НЕКОММЕРЧЕСКОЕ ПАРТНЁРСТВО ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА «ОБЪЕДИНЕНИЕ ВАГОНОСТРОИТЕЛЕЙ» ПРЕДЛАГАЕТ УСТАНОВИТЬ ИМПОРТНУЮ ПОШЛИНУ НА ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ ЗАРУБЕЖНОГО ПРОИЗВОДСТВА.

Инициативы с рабочим названием «Меры поддержки вагоностроительной отрасли Российской Федерации» приняты на общем собрании организации.

«Активизация роли Объединения вагоностроителей в отрасли, безусловно, отвечает интересам не только его членов, ведь вагоностроение формирует спрос на продукцию разных отраслей российской экономики», – отметил на собрании председатель наблюдательного совета НП генеральный директор НПК «Уралвагонзвод» Олег Сиенко.

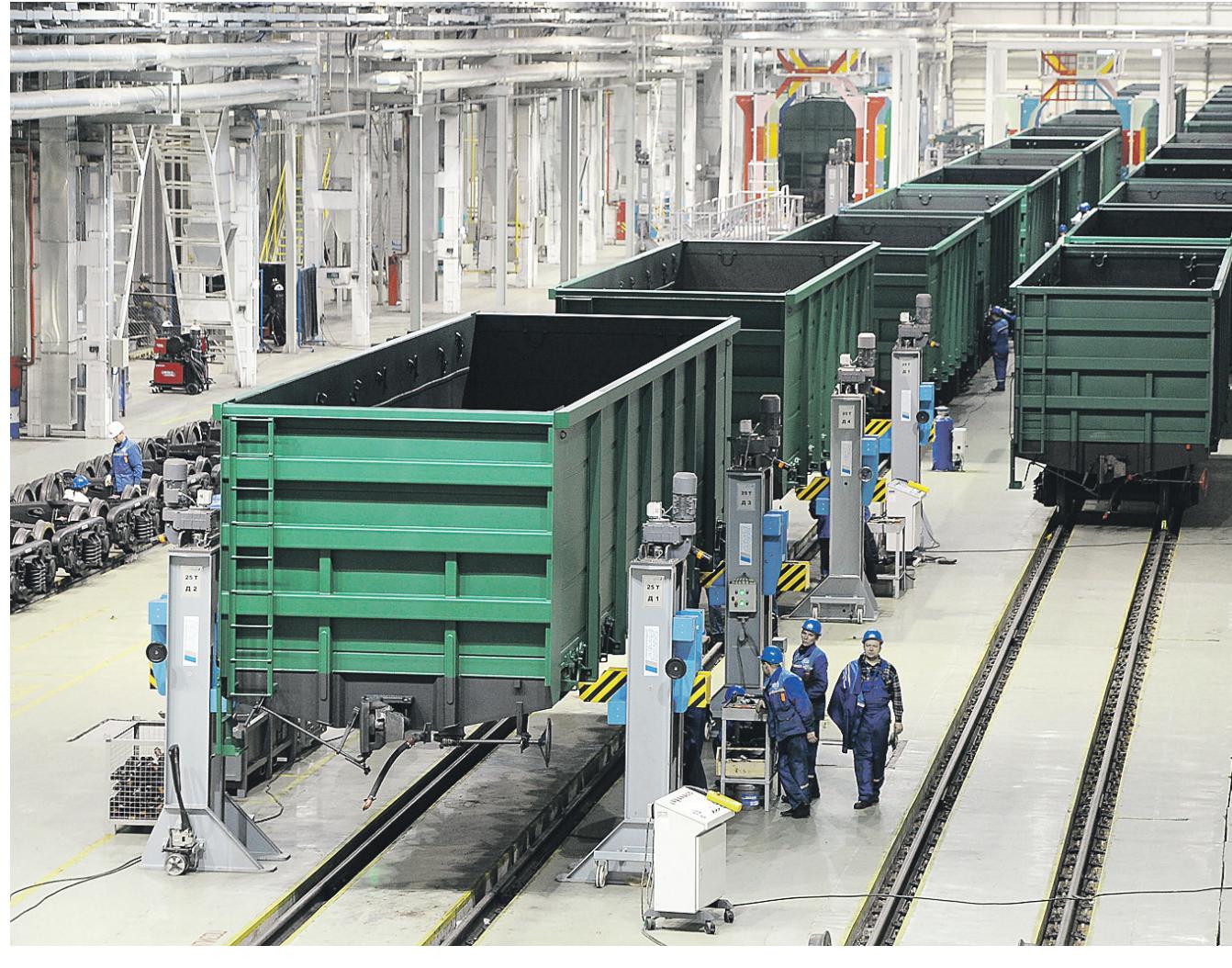
По его мнению, импортная пошлина на вагоны иностранного производства позволит увеличить доходную часть федерального бюджета и повысить конкурентоспособность российских производителей.

Также в список мер вошло предложение ввести единую информационную базу (электронные паспорта) вагонов и комплектующих. Этот шаг, как планируется, позволит обеспечить «прозрачность» жизненного цикла подвижного состава и его узлов и деталей, а также проведённых ремонтов. Кроме того, решение призвано повысить уровень безопасности при эксплуатации вагонов и очистить рынок от контрафактной продукции.

Предлагается установить мораторий для государственных банков на кредитование покупателей украинских вагонов и узлов и реализацию лизинговых программ с этим подвижным составом.

«Все инициативы утверждены решением собрания НП «Объединение вагоностроителей», были изложены в письмах и направлены на имя президента и председателя правительства», – сообщила «Гудку» ответственный секретарь партнёрства Ольга Полецкова.

Аналитик корпорации «УРАЛСИБ» Денис Ворчик считает, что российские вагоностроители, пользующиеся господдерж-



кой, могут выиграть в случае возможного принятия регуляторных мер.

«Ужесточение условий эксплуатации вагонов с истекшим сроком службы или сохранение импортных пошлин на производство украинских предприятий помо-

жет выиграть в случае возможного принятия регуляторных мер.

статье 8 Договора о Зоне свободной торговли СНГ, «Сторона (Таможенного союза) вправе применять специальные

В список мер вошло предложение ввести единые электронные паспорта вагонов и комплектующих

жет укрепить позиции на рынке отечественных вагоностроителей», – полагает Денис Ворчик.

Как сообщил ведущий эксперт-аналитик отдела исследований грузовых перевозок ИПМ Игорь Сокол, согласно

защитные меры в отношении товара, импортируемого в таких количествах и на таких условиях, которые способны создать угрозу нанесения ущерба национальной промышленности этой Стороны».

«Импорт товара рассматривается как не создающий угрозу причинения ущерба национальной промышленности Стороны в том случае, если Сторона-импортер не входит в число основных пяти поставщиков импортируемого товара за последние три года и собираются объёмы импорта продукции (в абсолютных и относительных показателях). С учётом того что с 2009 по 2011 год объём импорта грузовых вагонов вырос более чем в 4,5 раза (с 9,5 тыс. до 43,35 тыс. по данным НП «Объединение вагоностроителей»), вероятность принятия данного предложения весьма велика», – подчеркнул Игорь Сокол.

Константин Мозговой

Тяга

В помощь северному тепловозу

GENERAL ELECTRIC TRANSPORTATION ОТКРОЕТ В ЯКУТИИ СВОИ СЕРВИСНЫЕ ЦЕНТРЫ

ЭТА ПЕРСПЕКТИВА СТАЛА ЗНАЧИТЕЛЬНО БЛИЖЕ БЛАГОДАРИ НЕДАВНО ЗАКЛЮЧЕННЫМ СОГЛАШЕНИЯМ МЕЖДУ ОАО «АК «Железные дороги Якутии» и АМЕРИКАНСКОЙ КОРПОРАЦИЕЙ. Произошло это в рамках прошедшей в Якутске III Международной конференции «Модернизация и развитие тепловозной тяги. Инновационный аспект».

Как рассказали «Гудку» представители обеих сторон, сервисный центр будет специализироваться на обслуживании тепловозов, модернизированных силами заокеанского партнёра. Сначала он станет акцентировать своё внимание на локомотивах ЖДЯ, но со временем может взять под крыло и весь Восточный полигон сети российских железных дорог.

Состоявшаяся в Якутске конференция прошла по инициативе ЖДЯ, при поддержке Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Саха (Якутия), правительства региона, Министерства транспорта РФ, Дальневосточного территориального управления Росжелдора, ОАО «РЖД» и американской корпорации GE Transportation. Её посетили 130 руководителей предприятий, специализирующихся на модернизации подвижного состава, производители железнодорожной техники, представители науки и др. Международный статус мероприятия придали делегаты из Казахстана, Украины, Литвы, Германии, Эстонии и США.

Заместитель председателя правительства Республики Саха, руководитель организационного комитета конференции Анатолий Скрыбыкин, открыл мероприятие, отметив, что во многом лишь благодаря эффективному функционированию транспортной отрасли можно добиться развития республики. «Сегодня мы пере-

возим 2 млн тонн грузов. Когда будет создан транспортно-логистический центр, открывающий новые грузопотоки в Магадан и Чукотку, этот показатель вырастет ещё больше», – подчеркнул Анатолий Скрыбыкин. При этом он добавил, что в деле освоения новых объёмов перевозок могут возникнуть существенные сложности, так как в России до сих пор не налажено производство магистральных тепловозов, в то время как старение уже имеющегося тепловозного парка достигло критической отметки. Выходов из ситуации может быть два: закупка новой тяги, что обычно очень затратно, или её модернизация.

Управляющий директор GE Transportation по России и СНГ Дуглас Роквелл в своём интервью «Гудку» отметил, что его компания видит большие перспективы в кооперации с ЖДЯ и по этой причине готова инвестировать в совместные проекты существенные средства. Впрочем, сотрудничество с Якутией уже длится для GE Transportation без малого восемь лет. На данный момент на тепловозостроительном заводе на территории Казахстана американцы заняты производством новых тепловозов, устойчивых к условиям Крайнего Севера. Если же говорить о создании центра сервисного обслуживания, то в этом вопросе за GE Transportation закрепилась репутация передовиков: на данный момент на сервисном обслуживании этой корпорации находится около 8 тыс. локомотивов по всему миру. При этом практически во всех случаях заказчики очень довольны теми услугами, которые им оказывают американские партнёры.

Эта картина совсем не похожа на ту, что свойственна российским предприятиям.

Как отмечают участники конференции, сервис в РФ зачастую существует только на бумаге. Во-первых, совершенно отсутствуют постгарантийные обязательства. Во-вторых, даже обозначенный период гарантитного обслуживания производителями ирредентно игнорируется.

«Когда мы пишем на завод и говорим, что в вашей технике обнаружена такая-то неисправность, первая реакция, которая у них возникает, – желание не помочь, а отфутболить. Производители очень стараются отыскать малейшую лазейку, чтобы не делать то, что должны. Для этого их юристы и технари собираются вместе и стараются представить ситуацию так, словно не они, а мы нарушили гарантитные обязательства», – сообщил на конференции главный инженер ЖДЯ Александр Курчатов. В качестве примера он привёл случай с тепловозом ТЭП-70, на покупку которого в 2004 году были выделены существенные средства. На деньги не скучились, так как «новинку» хотели приурочить к пуску пасажирского движения на магистрали.

«ТЭП-70 походил только полгода. Это была проблема на проблеме. В итоге локомотив отставили от движения, многие годы он просто лежал. Продать такую «новинку» тоже никак не получается. Что касается представителя завода, то с момента получения техники мы его у себя ни разу не видели», – отметил Александр Курчатов. По его словам, подобная «беспринципность» отечественного производителя (в данном случае – Коломенского завода) создала опасную ситуацию на рынке, которую иначе как болезненной не назовёшь. В конце концов «болезнь» подцепили даже серьёзные западные компании, пришедшие на

российский рынок со своей железнодорожной техникой. Поначалу, словно работая с западными партнёрами, вместе с готовыми локомотивами они, по привычке, предлагали ЖДЯ и первоклассное сервисное обслуживание (в том числе – на весь жизненный цикл). Однако, понаблюдав за тем, как российские производители железнодорожной техники относятся к вопросу сервисного обслуживания (они за несколько лет «обрусили»). Иными словами, вопрос организации ими сервисного обслуживания на несколько лет канул в небытие.

«Когда мы пишем на завод и говорим, что в вашей технике обнаружена такая-то неисправность, первая реакция, которая у них возникает, – желание не помочь, а отфутболить. Производители очень стараются отыскать малейшую лазейку, чтобы не делать то, что должны. Для этого их юристы и технари собираются вместе и стараются представить ситуацию так, словно не они, а мы нарушили гарантитные обязательства», – сообщил на конференции главный инженер ЖДЯ Александр Курчатов. В качестве примера он привёл случай с тепловозом ТЭП-70, на покупку которого в 2004 году были выделены существенные средства. На деньги не скучились, так как «новинку» хотели приурочить к пуску пасажирского движения на магистрали.

«ТЭП-70 походил только полгода. Это была проблема на проблеме. В итоге локомотив отставили от движения, многие годы он просто лежал. Продать такую «новинку» тоже никак не получается. Что касается представителя завода, то с момента получения техники мы его у себя ни разу не видели», – отметил Александр Курчатов. По его словам, подобная «беспринципность» отечественного производителя (в данном случае – Коломенского завода) создала опасную ситуацию на рынке, которую иначе как болезненной не назовёшь. В конце концов «болезнь» подцепили даже серьёзные западные компании, пришедшие на

«круглого стола» на тему «Инновации – инструмент развития или модный термин». Здесь, а также на параллельно проходившем «круглом столе», посвящённом созданию идеального локомотива, выступили ведущие представители железнодорожной науки, а также разработчики с рядом крупных предприятий по производству дизелей и оборудования. Всего было озвучено более 25 докладов. В числе презентовавших свои идеи и самые последние разработки можно назвать «Катерпиллер», ЗАО «Концерн Трансмаш», Всероссийский научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта, Всероссийский научно-исследовательский и конструкторско-технологический институт подвижного состава, ОАО «РЖД», ЖДЯ и ряд других.

В своих работах выступавшие касались нового опыта модернизации тепловозов, использования газового топлива, горючих и о пользовании инструментом для оценки эксплуатационной надёжности модернизированных тепловозов в экстремальных условиях северо-востока страны. Такая работа подразумевает повышение надёжности, долговечности и ремонтопригодности локомотивного оборудования, снижение влияния человеческого фактора при монтаже и проверке модулей в составе единицы тяги, внедрение современных и прогрессивных методов диагностики, сокращение цикла обслуживания и ремонта при обеспечении возможности замены любого модуля в условиях ПТО.

Куратор проектов и продаж локомотивных двигателей «Катерпиллер» в странах Европы и Азии Франк Винклер рассказал «Гудку», каким видит его компания современный высокоеффективный локомотив в России. Предполагается, что сборка его может осуществляться в считанные минуты за счёт применения концепции быстро устанавливаемых, взаимозаменяемых модулей основного и вспомогательного оборудования. Такая тяга обладает хорошей надёжностью. Кроме того, модульная конструкция позволяет менять конфигурацию и связи внутри секций, в зависимости от требований к эксплуатации Крайнего Севера. Для этого необходимо увеличить производительность тяги на различных режимах, снизить затраты на техническое обслуживание и ремонт в депо в условиях и на локомотиворемонтных предприятиях.

Немало внимания составители рекомендаций уделили и отраслевой науке. Специализированным институтам Сибирского отделения Российской академии наук, а также президенту Якутского научного центра СО РАН было рекомендовано разработать методику испытаний для оценки эксплуатационной надёжности модернизированных тепловозов в экстремальных условиях северо-востока страны. Такая работа подразумевает повышение надёжности, долговечности и ремонтопригодности локомотивного оборудования, снижение влияния человеческого фактора при монтаже и проверке модулей в составе единицы тяги, внедрение современных и прогрессивных методов диагностики, сокращение цикла обслуживания и ремонта при обеспечении возможности замены любого модуля в условиях ПТО.

Куратор проектов и продаж локомотивных двигателей «Катерпиллер» в странах Европы и Азии Франк Винклер рассказал «Гудку», каким видит его компания современный высокоеффективный локомотив в России. Предполагается, что сборка его может осуществляться в считанные минуты за счёт применения концепции быстро устанавливаемых, взаимозаменяемых модулей основного и вспомогательного оборудования. Такая тяга обладает хорошей надёжностью. Кроме того, модульная конструкция позволяет менять конфигурацию и связи внутри секций, в зависимости от требований к эксплуатации Крайнего Севера. Для этого необходимо увеличить производительность тяги на различных режимах, снизить затраты на техническое обслуживание и ремонт в депо в условиях и на локомотиворемонтных предприятиях.

Подводя итоги конференции в Якутске, главный инженер ЖДЯ Александр Курчатов рассказал о том, почему важно научить отечественных производителей гибкости и зачем для этого нужно привлекать научные институты. «Буквально на днях мои коллеги из эстонских дорог сообщили, что покупают китайские тепловозы. Не в Брянске, не в Луганске, не в Астане. Я поинтересовался у них о причинах такого выбора. Если отбросить привлекательную цену, то в числе первых будет гибкость поставщика. Китайцы могут поставить любой дизель, укомплектовать любую кабину, поставить любые средства автоматики и безопасности. К тому же цена на китайские тепловозы ниже, чем на европейские. Но это не главное. Главное – это то, что китайские производители не умеют менять конфигурацию и связи внутри секций, в зависимости от требований к эксплуатации Крайнего Севера. Для этого необходимо увеличить производительность тяги на различных режимах, снизить затраты на техническое обслуживание и ремонт в депо в условиях и на локомотиворемонтных предприятиях.

Влад Витальев

Власть

Пункт собственника

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ РЖД И ПОГРАНИЧНИКОВ ПОМОГАЕТ РАЗВИТИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Константин
Фурсиков,
руководитель
Центрального
территориального
управления
Росграницы



Фото: Центральный территориальный

У железнодорожников и Федерального агентства по обустройству государственной границы не всегда есть единство в понимании того, кто же является собственником инфраструктуры пунктов пропуска. Это приводит к дискуссии об инструментах финансирования строительства новых объектов. О том, как стороны находят консенсус, «Гудок» рассказал руководитель Центрального территориального управления Росграницы Константин Фурсиков.

– Константин Петрович, процесс по обустройству железнодорожных пунктов пропуска нередко упирается в вопросы собственника инфраструктуры. С чем это связано?

– В зоне ответственности Росграницы 16 железнодорожных пунктов пропуска, 4 из них – Брянск-Орловский, Брянск-Льговский, Наумовка и Белгород – временные, а также 1 пункт пропуска, который установлен, но не открыт – это Москва-Киевская. Его открытие запланировано в ближайшее время. Остальные находятся на участке российско-украинской границы. Существует планомерная работа по утверждению правил режима, обсуждается возможность включения того или иного пункта пропуска в федеральную целевую программу либо в иные источники финансирования.

Проблемной является реконструкция пункта Долбино. Дело в том, что железнодорожные пункты пропуска являются одним из самых сложных сегментов в единой системе. Режим в автомобильных пунктах пропуска обеспечивает Федеральное агентство по обустройству государственной границы. В пунктах пропуска, расположенных на объектах



– Пока администрации пунктов пропуска представлены в несколько усечённом виде. В лице исполняющих обязанности руководителей администраций из числа сотрудников Росграницы. Я сам являюсь исполняющим обязанности руководителя администрации воздушных пунктов пропуска Внуково, Шереметьево и Домодедово. Сейчас с нормативной точки зрения нет понимания того, кто должен входить в состав администрации.

Рассматривается несколько предложений по решению этого вопроса, в том числе и те, которые должны быть внесены в законодательные органы для внесения изменений в действующее законодательство, где будут предусмотрены состав администраций пунктов пропуска и их функциональные задачи.

– Есть ещё 25 автомобильных пунктов пропуска, из них функционируют 17. Остальные закрыты, но всё же требуют содержания имущественного комплекса, что, безусловно, требует расходов. Почему возникает такая проволочка с передачей имущества?

– На содержание имущественного комплекса каждого пункта пропуска ежегодно тратится порядка 2–3 млн руб. Основные средства идут на охрану имущества, балансовая стоимость которого зачастую равна нулю. Но, поскольку всё имущество является собственностью, мы как федеральный орган исполнительной власти обязаны обеспечить его сохранность. Выход из этой ситуации – передача имущества в муниципальную собственность. Поскольку юридическое лицо одно и оно находится в Москве, то, несмотря на местонахождение пунктов пропуска, все решения принимаются через Росимущество. Поэтому на принятие решения по передаче имущества в муниципальную или иную собственность затрачивается значительное время. Этим вопросом мы занимаемся, но, к сожалению, пока решить вопрос оперативно не получается. Он будет решён по мере выхода соответствующего акта Росимущества.

Беседовала Мария Штаева

Полный текст интервью читайте на сайте

Агентства транспортных новостей

Администрации пунктов пропуска пока работают в «усечённом виде»

транспортной инфраструктуры, – её собственник. Но так получается, что у железнодорожных путей один собственник, у станции – другой, имущество принадлежит третьему собственнику, а личный состав – это ещё одна организация. Поэтому основная проблема – это организация взаимодействия. Так вот, особенно остро эта проблема стоит в реконструкции пункта Долбино.

До сих пор не определено, где и в каких пределах он будет реконструироваться. Государственный контроль осуществляется на временных пунктах Белгород и Наумовка, организованных на период его реконструкции. Железнодорожники

нам говорят, что под собственником инфраструктуры они подразумевают Росграницу. То есть происходит разночтение одного и того же законодательного акта. В первую очередь нам необходимо установить единство в понимании норм законов и прийти к единому мнению.

– Какие пути решения этой проблемы предлагает Росграница?

– В ходе моей рабочей поездки в Белгородскую область, состоявшейся с 23 по 24 января, на встрече с руководством Юго-Восточной железной дороги обсуждался в том числе и этот вопрос. Мы договорились, кто и что должен делать, чтобы этот вопрос сдвинулся с места. Подготов-

лен соответствующий доклад руководителю Росграницы, наше видение этого вопроса согласовано с государственными контрольными органами, администрацией области и с руководством дороги. Пункт пропуска всё-таки необходимо обустраивать. Если наше решение будет принято, то в дальнейшем включится механизм центрального аппарата – либо вопрос войдёт в ФЦП, либо будет выбран другой источник финансирования. Но в любом случае эти пункты пропуска нужны, и они будут реконструироваться.

– Сейчас обсуждается вопрос создания администраций в пунктах пропуска. Но из-за отсутствия правовой основы он так и остаётся открытым. Какое решение предлагает ваше ведомство?

Безопасность

Срочные предложения

Дискуссия о вагонах с продлённой эксплуатацией не закончилась

ОПЕРАТОРЫ И ЭКСПЕРТЫ В ОБЛАСТИ РЕМОНТА ПОДВИЖНОГО СОСТАВА СОШЛИСЬ В МНЕНИИ, ЧТО СЧИТАТЬ «ПРОДЛЁННЫМИ» ГРУЗОВЫЕ ВАГОНЫ БОЛЕЕ ОПАСНЫМИ, ЧЕМ НОВЫЕ, ОСНОВАНИЙ НЕТ. А ДЛЯ ОБЪЕКТИВНОСТИ ЦЕЛЕСООБРАЗНО ПРОВЕСТИ НЕЗАВИСИМУЮ ОЦЕНКУ ВОЗМОЖНЫХ ПОСЛЕДСТВИЙ ЗАПРЕТА ПРОДЛЕНИЯ ИХ СРОКА СЛУЖБЫ.

В Федеральном агентстве железнодорожного транспорта (Росжелдор) состоялось совещание по вопросу продления сроков службы подвижного состава и технических средств, используемых на железнодорожном транспорте. По словам и.о. руководителя агентства Владимира Чепца, скоординированная позиция экспертов впоследствии будет представлена в Минтранс. Ведомство сейчас готовит изменения в положение о порядке продления срока службы грузовых вагонов.

Как отметила на совещании председатель Некоммерческого партнёрства операторов железнодорожного подвижного состава (ОЖДПС) Ольга Лукьянова, доказательств того, что подвижной состав с продлённым сроком службы более опасен, чем новые вагоны, нет.

«Из опыта эксплуатации вагонов с продлённым сроком службы нам известен только один сход вагона по причине неудовлетворительного состояния рамы – обрыв хребтовой балки 23 ноября 2011 года у платформы лесовоза № 59455303, – сказала она. – При этом можно вспомнить целую серию инцидентов по аналогичной неисправности у новых фитинговых платформ. Важно отметить, что случаи изломов боковых рам под «продлёнными» вагонами не связаны с продлением срока службы вагонов и не вытекают из него. Так, трагический сход вагонов 12 января произошёл по излому боковой рамы 1983 года постройки. Тот факт, что у полувахана, под которым данная боковая рама находилась, был продлён срок службы, не является причиной излома. Данной боковой рамой мог



ОПЕРАТОРЫ НАСТАИВАЮТ НА ТОМ, ЧТО НОВЫЕ ВАГОНЫ НИЧЬИ НЕ БЕЗОПАСНЕЕ СТАРЫХ

быть вполне укомплектован и новый вагон. На практике, кстати, мы постоянно сталкиваем со случаями, когда под вагоном 2000-х годов постройки стоит литьё, произведённое в 80-х и 90-х годах, что является совершенно законным».

Поэтому, считает Ольга Лукьянова, вопрос о возможности или невозможности продления сроков службы вагонов следует рассматривать исключительно с точки зрения технического состояния кузова и рамы вагона. Другими словами, безотносительно к ходовой части вагона, поскольку вопрос о продлении сроков службы литьё деталей тележки носит самостоятельный характер.

В департаменте безопасности движения ОАО «РЖД» считают, что именно новое, крупногабаритное вагонное литьё производства 2010, 2011 и 2012 годов «определенными предприятиями – монополистами этого рынка» ставят под угрозу безопасность движения.

«Статистика изломов боковых рам тележек вагонов показывает, что проблема не в тех, срок эксплуатации которых продлевается, а как раз в новой продукции, которая в настоящее время не выдерживает

даже гарантийного срока эксплуатации (5 лет. – Ред.), – пояснил заместитель начальника департамента Александра Косарев. – И меры в отношении запрета продления вагонного литья на территории России, принятые Ространснадзором, по большому счёту ухудшают, а не улучшают безопасность движения. Во-первых, изымая «продлённые» тележки из эксплуатации, замещать нам их придётся новой продукцией, которая не подтверждает свою надёжность. Во-вторых, собственники вагонов на законных основаниях продолжат литьё в странах СНГ и будут эксплуатировать эти вагоны на инфраструктуре России без каких-либо ограничений. Очевидно, кто от этого решения выиграет».

По итогам совещания будет составлен протокол. Пока предварительным итогом можно назвать одно из прозвучавших на совещании предложений – поручить экспертным и научным организациям провести оценку возможных последствий для отрасли и экономики страны в целом в связи с запретом продления срока службы подвижного состава. «Гудок» будет следить за событиями.

МАРГАРИТА МЕНЬШАКОВА

ПУЛЬТ УПРАВЛЕНИЯ



ЖУРНАЛ ДЛЯ ТЕХ,
КТО ПРИНИМАЕТ РЕШЕНИЯ

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА УПРАВЛЕНИЯ
ОТРАСЛЕВОЙ КОМПАНИЕЙ:
АНАЛИТИКА, МЕТОДОЛОГИЯ, ПРИМЕРЫ

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:
+7 (499) 262-89-69

PODPISKA@GUDOK.RU

КАРГО-ИНДЕКС

Низкий горизонт

Торможение экономики уже не страшитка, а реальность

Для российской экономики начался сложный период. Минувший год завершён далеко не на высокой ноте, правительство ищет новую модель роста. Пока же наиволее оперативный индикатор состояния реального сектора – КАРГО-индекс – предупреждает, что отмечаемая в последние месяцы лихорадка продолжается.

В конце января на расширенном заседании правительства президент Владимир Путин признал, что «возврат к докризисной модели развития невозможен». Об этом же говорил премьер-министр Дмитрий Медведев. Причём он отметил, что, хотя «основные риски не внешние, а внутренние», ситуация на зарубежных рынках также не благоприятствует эффективному развитию. «Снижается спрос на традиционные товары российского экспорта», – сказал он.

О том, что перемены необходимы, свидетельствуют и последние цифры Росстата, характеризующие положение дел в экономике. По предварительным данным, ВВП в годовом выражении увеличился по итогам 2012 года только на 3,4%, что ниже показателя 2011-го (4,3%) и достаточно осторожной оценки Минэкономразвития (3,5%).

Прогнозы по этому году также сложно назвать амбициозными. Минэкономразвития пока говорит о подъёме на 3,6%, но замглавы этого ведомства Андрей Клепач ранее заявлял, что планка может быть понижена до 3–3,2%. Последняя цифра, судя по всему, уже является ориентиром для правительства. По крайней мере, в конце января Дмитрий Медведев сказал, что верит в 3% роста, хотя и надеется на большее.

Поводов для оптимизма, впрочем, немного. Минувший год промышленность завершила на минорной ноте подъёмом лишь в 2,6% против 4,7% в 2011 году, строительство – 2,4% против 5,1%. В сельском хозяйстве вовсе отмечается снижение на 4,7% против прибавки 2011-го на 23%. Сбавили также темпы роста грузооборота транспорта (в целом прибавка составила 1,7% против



фото: Сергей Конин

3,4% годом ранее). Заметно «похудел» вычисляемый Росстатом Индекс выпуска в базовых отраслях: по итогам года он увеличился на 2,6% против 5,5% в 2011 году.

Президент признал, что основными факторами, которые стимулируют экономику, остаются рост доходов населения и потребительские расходы. «Розничные продажи в 2012 году выросли на 5,9%, а реальные располагаемые денежные доходы населения – на 4,2%», – заявил Владимир Путин.

Впрочем, эксперты уже говорят о том, что возможности по поддержанию экономики за счёт потребительского спроса

во многом исчерпаны. Об этом же свидетельствует статистика: ведь в 2011-м розничная торговля росла более уверенным темпом – на 7%. И интересные данные приводятся в исследовании Credit Suisse Research Institute, где говорится, что уровень экономического оптимизма россиян – один из самых низких среди стран с развивающимися рынками.

Вопрос в том, смогут ли окказать поддержку другие базовые сегменты экономики. Согласно данным коньюнктурных опросов, уже много лет проводимых Институтом Гайдара, в декабре минувшего года на избыток производственных

мощностей указали 13% респондентов, представляющих крупнейшие промышленные предприятия страны. Это рекордная величина, ведь даже на пике мирового кризиса, в январе 2009-го, так считали лишь 11% опрошенных, а обыч-

доступности кредитов для промышленности. И получается, что говорить о возможном росте инвестиционной активности сейчас не приходится. А это, в свою очередь, становится серьёзным препятствием для увеличения производства.

Говорить о возможном росте инвестиционной активности сейчас не приходится

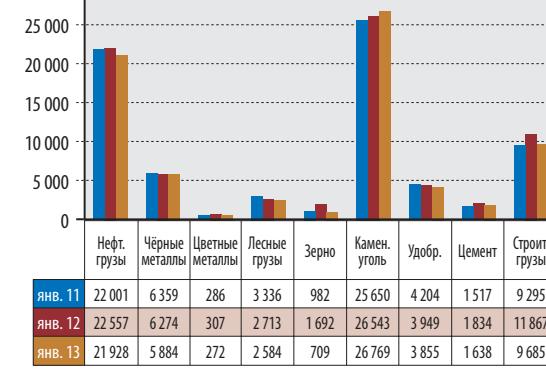
ный показатель составляет не более 2–4%. Так же до трёхлетнего минимума упал баланс инвестиционных планов, отмечается заметное снижение

В результате сложился замкнутый круг. Стимулирование потребительского спроса и благоприятная конъюнктура на экспортных рынках, даже при е

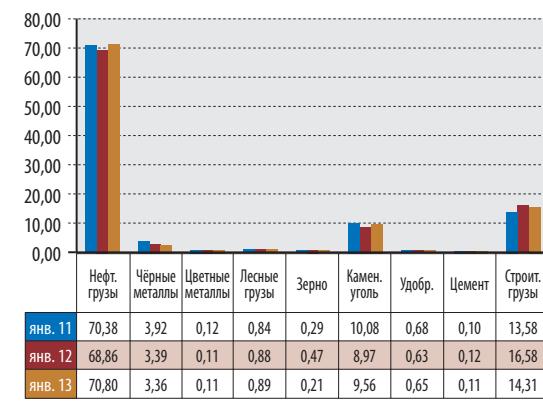
Динамика КАРГО-индекса и Индекса выпуска (Росстат) по отношению к тем же периодам предыдущего года, %



Объём грузов, входящих в расчётную базу КАРГО-индекса, тыс. тонн



Структура КАРГО-индекса, %



ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Чёрная трасса

БОЛЬШИНСТВО ОТРАСЛЕЙ НЕ СМОЖЕТ ВЫЙТИ НА ТРАЕКТОРИЮ УСПЕШНОГО РАЗВИТИЯ

НАМЕТИВШИЕСЯ НЕГАТИВНЫЕ ТRENДЫ В ПРОМЫШЛЕННОСТИ ВРЯД ЛИ УДАСТСЯ ПЕРЕЛОМИТЬ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ. ОБ ЭТОМ СВИДЕТЕЛЬСТВУЮТ ОЦЕНКИ ИНСТИТУТА ЭКОНОМИКИ РАН.

Приводимый прогноз касается наиболее значимых для железнодорожных дорог отраслей, продукция которых формирует свыше половины от общего объёма погрузки. Так как Росстат публикует данные о промышленном производстве с запозданием в месяц, оценки даются не только на перспективу (до апреля), но и по уже завершившемуся периоду – январю.

Достаточно тяжёлая ситуация, по прогнозам экспертов, может наблюдаться в производстве стали. Её выплавка в январе оценивается на 5% ниже уровня аналогичного периода прошлого года, в фев-

рале – на 5,2%, в марте – на 3,2%, а в апреле – на 1,7%. Это является отражением существующих в отрасли проблем. О некоторых из них рассказал в начале февраля на заседании координационного совета по промполитике в металлургии глава управляющего комитета НП «Русская сталь» Сергей Папин: «Активное усиление протекционистских мер со стороны конкурентов, а также спад потребления на основных экспортных рынках будут способствовать ухудшению ситуации в отрасли».

Не вселяют уверенности и прогнозы по производству цемента. После январского снижения на 11,1% в годовом сопоставлении в феврале здесь ожидается рост на 2,7%, но продлится он не долго: март и апрель, вероятно, будут закрыты в минусе (снижение на

6,6% и 8,8% соответственно). Отчасти это результат доста-точно высокой базы минувшего года.

Несколько лучший прогноз

эксперты дают по производству удобрений: подъём в январе в сравнении с тем же периодом 2012-го на 2,2%, в феврале – на 3,6%, в марте – на 1,1%. Но в апреле и здесь ожидается снижение – на 5,7%. И можно добавить, что ожидаемый в первые месяцы рост вновь связан со статистическим эффектом. Ведь начало прошлого года для производителей удобрений было отнюдь не простым из-за скатия мирового спроса на их продукцию.

Угледобывающие предприятия, судя по всему, прислушиваются к совету губернатора Кузбасса Амана Тулебева о том, что не стоит сокращать производство. Вплоть до начала второго квартала здесь ожидается рост: на 1,7%, 4,3% и 5,5% помесячно. Но в апреле может быть снижение добычи на 0,4%.

Относительно неплохих результатов эксперты ждут лишь от нефтепереработки (рост по месяцам на 4,9%, 4,2%, 7,2% и 7,6%).

Юлия Громадская

Прогноз Института экономики РАН

Единицы измерения	Данные Росстата (факт)	Прогноз Института экономики РАН			
		Декабрь 2012 г.	Январь 2013 г.	Февраль 2013 г.	Март 2013 г.
Нефть, поступившая на переработку	млн тонн	23,8	23,7	22,2	23,9
Сталь	млн тонн	5,6	5,7	5,5	6,0
Уголь	млн тонн	31,8	29,2	28,9	30,6
Минеральные удобрения	тыс. тонн	1 508,5	1 496,2	1 424,6	1 585,6
Цемент	тыс. тонн	3 349,5	2 431,1	2 939,1	4 064,6

Финансы

Всё выше и выше

ЯНВАРЬ ПРИНЁС ИНВЕСТОРАМ НЕПЛОХОЙ ДОХОД

Котировки акций железнодорожных компаний на мировых биржах

Компания	Описание	Регион	Капитализация, \$ млрд	Валюта	Котировка*	
					За месяц	С начала года
Union Pacific Corp.	Грузовые перевозки, инфраструктура	США	61,8	USD	131,46	+4,57
Canadian National Railway Co.	Грузовые перевозки, инфраструктура	Канада	41,1	CAD	95,73	+5,98
CSX Corp.	Грузовые перевозки, инфраструктура	США	22,7	USD	22,03	+11,66
Norfolk Southern Corp.	Грузовые перевозки, инфраструктура	США	21,8	USD	68,87	+11,37
Canadian Pacific Railway Ltd	Грузовые перевозки, инфраструктура	Канада	20,1	CAD	115,15	+14,12
Kansas City Southern Railway Co.	Грузовые перевозки, инфраструктура	США	10,2	USD	93,11	+11,54
Genesee & Wyoming Inc.	Грузовые перевозки, инфраструктура	США	4,0	USD	84,58	+11,17
VIT AG	Грузовые перевозки, инфраструктура	Германия	0,4	EUR	13,96	+15,18
Asciano Ltd	Грузовые перевозки, инфраструктура	Австралия	4,9	AUD	4,83	+3,65
QR National Ltd	Грузовые перевозки	Австралия	8,9	AUD	3,97	+6,15
East Japan Railway Co. Ltd	Пассажирские перевозки	Япония	26,8	JPY	6 180,00	+10,75
Central Japan Railway Co.	Пассажирские перевозки	Япония	18,1	JPY	8 000,00	+14,29
Go-Ahead Group PLC	Пассажирские перевозки	Великобритания	0,9	GBX	1 305,00	+2,03

НАША КОНСУЛЬТАЦИЯ

Вправе отказать

– Я работаю на Горьковской дороге дежурной по станции. Именем двух детей дошкольного возраста. В прошлом году хотела идти в отпуск летом. Но меня не отпустили, сказав, что по плану у меня отпуск в декабре. Начался новый год, впереди очередной отпуск. Вот я и хочу узнать, имею ли я право брать его в любой удобный для меня месяц при наличии двух маленьких детей?

Ирина ЗАКАТОВА (ФАМИЛИЯ ИЗМЕНЕНА)

– Статьей 123 ТК РФ устанавливается обязательность утверждения в каждой организации графика отпусков, в соответствии с которым определяется очерёдность предоставления отпусков работникам этой организации.

При его составлении учитываются соответствующие положения законодательства РФ, специфика деятельности организации и желания работников с дальнейшим равномерным распределением предоставления отпусков в течение всего года по месяцам. Однако работодатель не вправе отказать работнику в предоставлении ежегодного оплачиваемого отпуска по его желанию в удобное для него время в следующих случаях:

– по заявлению мужа в период нахождения его жены в отпуске по беременности и родам (независимо от времени работы в организации) – ч. 4 ст. 123 ТК РФ;

– по заявлению совместителя в период отпуска по основному месту работы – ст. 286 ТК РФ;

– по заявлению несовершеннолетнего работника – ст. 122 ТК РФ;

– по заявлению женщин перед отпуском по беременности и родам или непосредственно после него – ст. 122 ТК РФ;

– работникам, усыновившим ребёнка в возрасте до трёх месяцев, – ст. 122 ТК РФ;

– супругам военнослужащих в период отпуска военнослужащего – п. 11 ст. 11 Федерального закона от 27 мая 1998 года (редакция от 14 марта 2009 года № 76 «О статусе военнослужащих»);

– гражданам, награждённым знаком «Почётный донор России», – ст. 11 Закона РФ от 9 июня 1993 года в редакции от 23 июля 2008 года № 5142-1 «О донорстве крови и её компонентов».

Ежегодный оплачиваемый отпуск должен быть продлён или перенесён на другой срок, определяемый работодателем с учётом пожеланий работника, в случаях, перечисленных в ст. 124 ТК РФ. Среди таких случаев, в частности, указаны временная нетрудоспособность работника, исполнение им государственных обязанностей во время ежегодного оплачиваемого отпуска, если для этого трудовым законодательством предусмотрено освобождение от работы.

Если же работник, не входящий в отдельную категорию сотрудников, просит перенести его отпуск на другой срок, то работодатель вправе отказать в просьбе в переносе отпуска, если это мешает обеспечению нормальной работы, выполнению производственных, финансовых и иных планов, эффективному управлению организацией.

АНДРЕЙ ХАНТУРОВ,
заместитель начальника Горьковской
дирекции управления движением
по кадрам и социальным вопросам

БЛАГОДАРНОСТЬ

К ветеранам с почтением

Для людей пожилого возраста любая поездка на дальнее расстояние – это целое событие.

Заранее начинаешь переживать: как пройдёт поездка, какие попадутся попутчики, не подкачает ли здоровье? И здесь многое зависит от людей, которым по долгу службы полагается заботиться о пассажирах. Хорошо, если повезёт и тебе встретятся в пути добрые, отзывчивые люди, тогда никакая дорога не будет в тягость.

Нам в этом плане очень повезло. В поезде № 642 Ростов – Адлер, которым мы ехали в январе этого года, подобралась замечательная команда профессионалов во главе с его начальником Е.В. Ткаченко.

Особенно хотелось бы отметить чуткое, внимательное отношение всей поездной бригады к нам, ветеранам Великой Отечественной войны, понимание, терпимость, доброжелательность, которые мы ощущали на протяжении всей поездки.

Проводники 20-го вагона Сергей Кирichenko и Валентина Лебедева старались предугадать любое желание, выполнить все наши просьбы. Во время остановок они внимательно следили за тем, чтобы никто не проехал свою станцию, а остальные пассажиры вовремя занимали места. В вагоне было уютно и комфортно, туалеты сияли чистотой, в любое время можно было получить горячий чай или кофе.

Но главное, конечно же, это заботливое, добное отношение, теплые улыбки, которые подарили нам в пути эти прекрасные люди. Огромное спасибо Сергею и Валентине за их нелёгкий труд. Удачи вам, ребята!

А.Н. Чирченко
Л.Н. Чубова,
ветераны Великой Отечественной войны
Шахты

НА ВСЮ ЖИЗНЬ БЫВШИЙ КОМВЗВОДА ЗАПОМНИЛ, КАК ПИСАЛ ПЕРВУЮ ПОХОРОНКУ

В день годовщины победы в Сталинградской битве ветеран железнодорожной милиции Николай Тишков получил письмо от президента Владимира Путина. На обороте поздравительного послания он увидел карту сражений на Волге. Присмотрелся. И как будто не прошло с 1943 года семи десятилетий.

Я сижу в гостях у ветерана. Мы оба склонились над картой. Не спеша Николай Евдокимович водит по ней пальцем. Расказывает.

Сполна пришло хлебнуть фронтовику за три года боёв. Николай Евдокимович прошёл половину Европы. Войну закончил в Австрии начальником химической службы сапёрного батальона. Но наш разговор – о Сталинграде, откуда и началася боевой путь ветерана.

После окончания Вольского военного училища химзащиты в августе 1942-го он получил звание младшего лейтенанта и был отправлен на фронт. По железной дороге под «зелёную улицу» прибыли в окрестности Сталинграда, на станцию Фролово. Вот она на карте президента. Оттуда топали пешком в станицу Клетскую, что на Дону. Там заняли оборону.

– Помню, пришла полевая почта, – вспоминает Николай Тишков. – Я тогда только начинал командовать взводом химзащиты. Почтальон отдал письма мне. Кто служил, тот понимает, что значит для солдата весточка из дома. А на войне её ждёшь с тройным нетерпением. Я сразу же раздал письма солдатам. 70 лет прошло с тех пор, но и сейчас стоит всё перед глазами, будто это случилось только вчера. Рядовой Белоусов читает письмо от жены, и напряжённое заспирканное лицо озаряет счастливая улыбка. Он расправляет усталые плечи, на минуту задумывается. В своих мечтах он сейчас далеко отсюда, где-то рядом с супругой. И тут разрывается снаряд. Белоусов погибает... Ответ его жене писал я. Мне уже пошёл десятый десяток, но поверить: тяжелее письма мне в жизни писать не довелось.

Чтобы предотвратить танковые атаки, бойцы взвода химзащиты, которым командовал младший лейтенант Тишков, придумали минировать нейтральную полосу бутылками с зажигательной смесью. Их «химики» устанавливали, ползая на брюхе, по ночам. Это «рациальное» спасло не одну солдатскую жизнь: однажды загоревшись, немцы на том направлении больше не наступали.

Бойцы химзащиты непосредственно в атаках участвовали немного – специфика части другая. Но был во взводе Тишкова один отчаянный рязанский парень, старшина Пётр Алтухов. Он всё время рвался в бой. И весьма успешно – даже участвовал в пленении фельдмаршала Паулюса, вместе с бойцами других подразделений он захватил здание в центре Сталин-

Память

Окаменевшая земля



Николай Евдокимович Тишков прошёл с боями от Сталинграда до Австрии

града, в подвале которого размещался штаб 6-й немецкой армии во главе с командующим.

Та зима 1942–1943 годов ещё запомнилась Тишкову небывалыми морозами.

– Земля была окаменевшей. Её удавалось выдолбить лишь на полметра. Бойцы взвода ложились в эти неглубокие укрытия, накрывались брезентом и такnochевали, – говорит Николай Евдокимович.

После войны Николай Тишков окончил исторический факультет Саратовского университета. Но долго поработать по специальности ему не дали. Вызвали в район партии и направили снова учиться, в Москву – в Высшую школу НКВД. За годы учёбы успевал «постигать премудрости криминалистики, играть на аккордеоне и кружить девушкам головы». И в итоге однажды загоревшись, немцы на том направлении больше не наступали.

Распределился Тишков в столицу. Сначала в Главное управление милиции, в отдел по выдаче разрешений на оружие и боеприпасы, а после хрущёвской реорганизации МВД пришёл работать на железную дорогу. В начале 1961 года стал начальником линейного отделения милиции станции Кунцево. После относительно спокой-

ной должности в управлении работать на линии оказалось несладко. Район был трудный, приходилось выезжать то в Голицыно, то в Одинцове. На линии случалось вское. Доводилось расследовать и убийства.

– Впрочем, не обоходилось и без курьёзов, – вспоминает Николай Евдокимович. Однажды один гражданин получил зарплату. Слегка отметил такое событие. И не замечал, как его, подыпившего, «вылезли» налётчики. Они довели незадачливого гуляку до станции Кунцево. И когда тот

Через два года Николай Евдокимович пошёл на повышение. Четыре года проработал заместителем начальника линейного отдела МВД Москва-Савёловская, затем ещё четыре года трудился заместителем начальника по политко-воспитательной работе в линейном отделе Москва-Ярославская. Добросовестно выполнял должностные обязанности, офицер милиции Тишков находил время и для того, чтобы писать заметки о своих солдатиках в любимую газету «Гудок».

...Много испытаний выпало на долю фронтовика Николая Тишкова. Война, по-

Бойцы взвода ложились в эти неглубокие укрытия, накрывались брезентом и такnochевали

вошёл в туалет, бандиты отобрали у него деньги и сняли пальто. Главарь тут же примерил «трофей». Потерпевший взмолился: верните хотя бы паспорт! Старший покосился на него, потом сунул руку в карман и отдал документы. Гражданин по морозцу трусцой поспешил домой. Где тут же пожаловался жене, что его ограбили. Но похвастался, что документы сумел вернуть. Достаёт паспорт, а тот не его, а бандита! После этого, естественно, тот преступник недолго оставался на свободе.

тери боевых друзей, трагическая смерть единственного сына. Пережил ветеран и жену. Но духом Николай Евдокимович не падает. Он ещё полон сил и планов. На прощание он садится за пианино и исполняет два великолепных романса. А на пожелания долгих лет жизни отвечает:

– Я много у Бога не прошу. Ещё бы одно лето он мне дал – у себя на даче я много чего задумал.

ВЛАДИМИР ЗАХАРОВ

ФОТО АЛЕКСЕЯ ЕРМОЛАЕВА

ТРАДИЦИЯ

ВОСПИТАНИЕ ЧУВСТВ

КОЛЛЕДЖ ПОДРУЖИЛСЯ С ТЕАТРОМ

«От правильного воспитания детей зависит благосостояние всего народа» – это высказывание британского философа Джона Локка знают преподаватели московского железнодорожного колледжа № 52. Под таким девизом и строят воспитательную работу.

– От того, какими наши студенты станут людьми, зависит и то, какими они будут работниками, – говорит преподаватель колледжа Юлия Иващенко. – Поэтому уроками литературы у нас воспитание не ограничивается. Ребята проводят большую часть свободного времени в колледже: мы готовим представления к праздникам, программы для участия в конкурсах и спортивных соревнованиях. Важно, чтобы дети научились работать в коллективе, делать свою часть общего дела.

После учебных часов начинают работу секции и творческие студии. И несмотря на то что большинство учащихся – юноши, популярностью пользуются не только технические занятия. Есть в колледже и художественная самодеятельность, и видеоклуб, где учат основам создания документального кино, и студии игры на гитаре, литературного творчества, рукаоделия, даже хор. И хотя бы раз в месяц учащиеся ходят в театр.

Эти походы стали уже добной традицией. А с одной из сценических групп они даже подружились. Два года назад ребята впервые пришли в театр «Киноспектакль» на представление «Жутко свирепый дракон», и необычное действие так увлекло их, что захотелось прийти ещ. Так учащиеся колледжа и стали постоянными зрителями. Что же привлекло их?



Сказка о добре и зле

Экране идёт какое-то действие, и вдруг персонаж буквально выходит из него на сцену и продолжает представление уже живую.

Работа над таким проектом – дело кропотливое, занимает около полутора лет, тогда как обычный сценический спектакль репетируется два-три месяца. И это, пожалуй, единственный театр в Москве, где в штате есть должность кинооператора.

– Ребята из железнодорожного колледжа – это наши верные зрители, – продолжает Ирина Патракова. – Они отличаются от столичной молодёжи. Юноши приходят в форме. И как же гордо они её носят! Спектакли смотрят внимательно и спокойно. После просмотра мы иногда устраиваем дискуссию. И вопросы ребята задают не праздные, например: как рас-

крыт образ того или иного персонажа, о характере героев или как происходит превращение литературного текста в сценическое воплощение. Недавно несколько групп из колледжа приходили к нам на спектакль «Банкроты» по пьесе Островского «Свои люди – сочтёмся». Они как раз изучают её по литературе и хотели посмотреть, как её «прочитал» театр. Это приятно, ведь для того мы и работаем, чтобы люди задумались, посмотрели на сцену, и в первую очередь о себе: а как бы я поступил на месте героя?

А в конце января ребята пригласили театральную группу к себе на гости на День студента. И коллектив «Киноспектакль» с удовольствием откликнулся. Что может быть лучше живого общения со зрителями?

– Актёры выступали в нашем актовом зале с монологами, стихами, – рассказывает Никита Сиваков, студент 2-го курса, – читали отрывки из «Евгения Онегина», «Василия Тёркина», стихи Маяковского. Рассказ «Мститель» Чехова особенно всем запомнился: такой огромный прозаический текст актёр легко прочитал наизусть! Мы с друзьями решили, что надо тоже за-

ться развлечением своей памяти. – Ребята у нас прекрасные, и радуют, что они стремятся быть еще лучше, – говорит заместитель директора колледжа по учебно-воспитательной работе Юлия Сербова. – От учителей часто слышу, что студенты просят посоветовать, какую книгу прочесть, фильм посмотреть, хотят сходить в театр. И это стремление к прекрасному надо в них поддерживать.

Наталья Цыплева

ПРАВИЛА ТОРГОВЛИ

Ответят лично

За продажу самогона можно будет угодить на 15 суток



Депутаты предлагают ужесточить наказание за незаконную продажу крепкого алкоголя.

В Госдуму внесён законопроект, предлагающий повысить ответственность граждан за нелегальную продажу спирта и спиртосодержащих настоек до уровня юридических лиц.

Документ предусматривает поправки в Кодекс об административных правонарушениях, которые не только повышают сумму штрафов, но и позволят сажать за «крепкий градус» на 15 суток.

За продажу спирта вне аптеки должностное лицо заплатит до 20 тыс. руб. или отправится за решётку на 15 суток (сейчас максимальная ответственность не превышает 5 тыс. руб.). Для обычных граждан, торгующих спиртосодержащими напитками «на дому», предлагается штраф от 3 до 5 тыс. руб. или же 15 суток, при чём ответственность в полной мере распространяется и на самогонщиков – пока ничего страшнее штрафа в 2,5 тыс. руб. с конфискацией товара им не грозит. Для юридических лиц, торгующих спиртом из под прилавка или поставляющих его без необходимых документов, штраф может составить до 100 тыс. руб.

В пояснительной записке к законопроекту говорится, что новые санкции сняты долю нелегального оборота спиртосодержащей продукции. По данным Центра исследований федерального и региональных рынков алкоголя, в прошлом году суррогаты употребляли 20 млн человек, а это 800 млн литров.

Юрист коллегии адвокатов «Легис Групп» Сергей Горбачёв считает, что без увеличения гражданской ответственности незаконный оборот алкоголя не побороть. «Торговать алкоголем через физических лиц гораздо проще – на них налагается меньшая ответственность. К тому же физическому лицу легче избежать наказания, у него конфискуют не всю продукцию. Представьте, накрывают торговую точку, а продавец говорит, что торгует от себя лично. Без накладных и документов доказать его связь с предпринимателем невозможно», – пояснил Сергей Горбачёв.

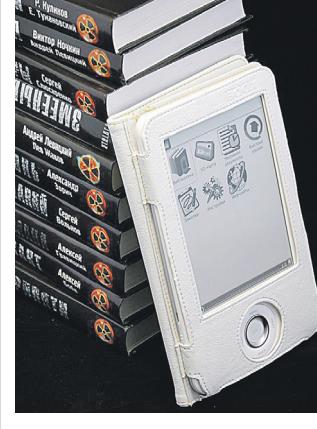
Александра Поськина

ПЕРСПЕКТИВА

Читать по-новому

Спрос на бумажные книги падает всё быстрее

Люди предпочитают читать электронные книги, но не планируют избавляться от домашних библиотек.



Маленький гаджет удобнее овальных томов

– уверяет руководитель программы некоммерческого фонда поддержки книгоиздания, образования и новых информационных технологий «Пушкинская библиотека» Андрей Лисицкий. Слова эксперта подтверждают данные, приведённые Российской книжной палатой: в прошлом году число выпускаемых книг сократилось на 12%, тогда как в 2011 году аналогичные показатели составляли только 6%. «Такое же падение спроса на бумажные книги и сокращение их тиражей можно было наблюдать за рубежом несколько лет назад. Однако бумажные книги там по-прежнему популярны, и я уверен, что и у нас они не ис-

чезнут из обихода», – говорит Андрей Лисицкий.

А вот член Гильдии книжников Лариса Веденеева настроена более пессимистично. «Любую книгу, даже произведения современных авторов, можно скачать бесплатно. Если в самое близкайшее время не будут принять соответствующие законы, ограничивающие это, издательский бизнес может оказаться под угрозой», – считает эксперт.

По окончательно отказываться от бумажных изданий книголобы пока не собираются. Только 1% граждан признались, что читают все произведения в электронных книгах, давно не покупают обычных книг и в ближайшее время планируют избавиться от тех немногих, что до сих пор хранятся у них дома. Остальные, напротив, заявили, что книги у них передаются из поколения в поколение и они гордятся своей домашней библиотекой.

Мария Хлопотина

Потерпите, мамаша

ЖДАТЬ ПОЯВЛЕНИЯ МАЛЫША ЖЕНЩИНЫ СТАНУТ В ОТДЕЛЕНИЯХ СЕСТРИНСКОГО УХОДА

При крупных роддомах страны появятся отделения сестринского ухода. Новая услуга для беременных, вводимая по инициативе Минздрава, распространится на жительниц небольших населенных пунктов, которые не могут получить помощь по месту жительства.

Будущих мамочек из труднодоступных сёл и посёлков обещают заранее бесплатно госпитализировать в роддом. Речь идёт о регионах, где добираться до роддома долго или непросто. Например, такой опыт уже существует в Калмыкии. Это нововведение, равно как и сокращение акушерских коек в небольших медучреждениях, не подходящих под современные стандарты медицинской помощи, запланировано в рамках программы модернизации здравоохранения и проекта программы развития родовспоможения.

«Предложение Минздрава вызывает много вопросов. Сегодня часть женщин и так поступает в роддома до наступления схваток – дородовая госпитализация по принципу «бережёного боя бережёт» нормальна. Но роддом не резиновый, как правило, свободных мест на всех не хватает. И как определить, когда именно начнутся роды?» – рассуждает президент Лиги защитников пациентов Александр Саверский.

С 2013 года по решению руководства Ярославской области были закрыты акушерские коеки при семи центральных районных больницах. Теперь местных жительниц должны направлять в роддома, расположенные в соседних районах. Медики, местные жители и ряд депутатов, не согласные с этим решением, провели несколько протестных акций. Так, в декабре жительницы посёлка Борисоглебский «оккупировали» местный роддом, объявив, что не уйдут из него до самы родов. В начале января перед зданием Минздрава в Москве прошла акция солидарности с «ярославцами». На решение местных властей это не повлияло, и женщины стали отправлять в соседние роддома. Эксперты опасаются, что история с сокращением акушерских коек в Ярославской области может повториться в других регионах – это лишь вопрос времени.

Член комиссии Общественной палаты по проблемам безопасности граждан и взаимодействию с системой судебно-правоохранительных органов Денис Дворников, побывавший в Борисоглебском роддоме до его закрытия, называет действия властей непродуманными. «Если чиновники руководствовались заботой о качестве помощи и комфорте рожениц, то поинтересовались бы прежде у женщин, нуждаются ли они в этом, – ни или никогда. Более важного события, чем рождение человека, не существует, – считает эксперт. – Если думали об оптимизации бюджетных средств, то к чему эта гонка? Вот к лету бы и провели опросы населения, отремонтировали до-



роги, закупили новые машины «скорой помощи». А пока только на прошлой неделе были случаи, когда в снегопад, по бездорожью женщин везли рожать на старой неотапливаемой «скорой помощи» и пожарной машине. Пока всё обошлось, а что будет завтра?»

Александр Саверский предлагает рассматривать данный вопрос в правовом поле. «Я бы этот эксперимент назвал «До первой смерти!». Сразу включается статья 293 УК РФ – халатность должностного лица, не обеспечившего доступность медицинской помощи», – пояснил эксперт.

– Впрочем, роженицы, жизни которых угрожала опасность, могут просить прокуратуру проверить действия чиновников на наличие состава преступления в связи со статьей 10 федерального закона № 323 «О доступности и качестве медицинской помощи по месту жительства, учёбы или работы».

Новости о закрытии малых роддомов и появлении отделений сестринского ухода активно обсуждаются в блогосфере. Точку зрения тех, кто одобряет решение Минздрава, можно свести к реплике Арины Астаховой: «Несколько дней в роддоме не помешают, если он далеко от дома находится». Мнение оппонентов отражено в реплике Анны Колесниченко, которая сама скоро станет мамой: «А если на 36-й неделе начнутся стремительные роды? Хорошо, когда есть с кем «предыдущих» детей оставить, чтобы заранее лечь. А если нет?»

Для будущей матери особенно важно вовремя попасть к акушеру

Комиссия Минздрава, побывавшая в Ярославской области, решение местных властей одобрила. Члены комиссии ссылались на небольшое число пациенток и, как следствие, неотработанные медицинские навыки оказания помощи, порой недостаточно высокую квалификацию. И уточнили, что если ситуация будет критической, в район прибудут врачи из перинатального центра, которые помогут рож-

и Владивостоке прошли митинги «За достойную медицину». Их инициировали межрегиональный профсоюз медиков «Действие», депутаты и группа неравнодушных граждан, которые заявили о недопустимости ликвидации больниц и поликлиник и снижения доступности качественной медицинской помощи.

Похоже, власти их услышали – несколько дней назад на сайте Минздрава появилось «послание» регионам. В нём говорится, что «реструктуризация коечного фонда в системе родовспоможения должна прово-

Если чиновники руководствовались заботой о качестве помощи и комфорте рожениц, то поинтересовались бы прежде у женщин, нуждаются ли они в этом

нице. В то же время комиссия подтвердила и наличие транспортной проблемы.

«Чиновники должны проводить реформу с мыслью о том, что на месте несчастных женщин могут оказаться их жёны», – считает Денис Дворников. – Я убедился в том, что роддом в Борисоглебске хорошо обустроен. Спонсоры обновляли оборудование, давали средства на ремонт. А теперь слышу, что там были антисанитарные условия! К тому же в посёлке много молодёжи, с точки зрения демографии это перспективное поселение».

В Москве, Санкт-Петербурге, Екатеринбурге, Иванове, Ижевске, Новосибирске

действие только после комплексного анализа эффективности работы роддомов, показателей материнской, младенческой и перинатальной смертности». «Особое внимание при этом необходимо уделять разъяснительной работе с населением на местах», – пояснила директор департамента медицинской помощи детям и службы родовспоможения Минздрава Елена Байбарина. Вплоть до 15 февраля ведомство принимает предложения регионов об обосновании необходимости строительства, реконструкции и капремонта учреждений родовспоможения.

Любовь Грибанова

ПРОЕКТ

Спешат на помощь

Информационный портал должен объединить добровольцев по всей стране

ОПЕРАТОРЫ НОВОГО СЕРВИСА «ДОБРОВОЛЕЦ» ВЫЙДУТ НА ПЕРВОЕ ДЕЖУРСТВО УЖЕ В МАРТЕ.

Новый сайт будет одновременно выполнять функции социальной сети и центра по координации действий волонтёров. Управлять интернет-ресурсом будет общероссийская общественная организация «Российский союз спасателей» (Россоюзспас). Данные по работе добровольцев на месте чрезвычайных ситуаций будут направляться в Национальный центр управления кризисными ситуациями МЧС. Алгоритм работы интернет-ресурса, призванного улучшить взаимодействие между профессиональными спасателями и волонтёрами, вице-спикер Совета Федерации, председатель Высшего совета Россоюзспаса Юрий Воробьёв объяснил на примере учений с использованием авиации: «По легенде учений, неподалёку упал вертолёт. Информация о катастрофе попадает оператору портала. При этом каждый зарегистрированный как доброволец пользователь получает оповещение по удобному каналу связи – почта, смс-сообщение, через мобильное приложение – и может оперативно принять или отклонить



ФОТО: WWW.PHOTOKHNESS.RU

вызов. Далее действия добровольцев координирует оператор портала».

Тема добровольчества и координации усилий граждан, готовых помочь ближним, за последние годы поднималась часто: особенно активно отреагировали люди на призывах о помощи пострадавшим от наводнения в Краснодарском крае летом 2012 года и масштабных лесных пожаров двумя годами раньше. Профессиональные спасатели усилия добровольцев заметили, хотя и сетовали на отсутствие у них необходимых навыков. В результате обучением добровольных пожарных занялись и в МЧС, и в общественных организациях, например в Гринпис.

Помощь волонтёров нужна не только в кризисных ситуациях

считает, что отрегулировать деятельность добровольцев и объединить их в единую сеть на данный момент вряд ли возможно. «На моей памяти это третья или четвёртая попытка создать общероссийскую сеть добровольчества. После лесных пожаров 2010-го был разработан законопроект, авторы которого пытались регулировать деятельность пожарных добровольцев. Но многие добровольцы решили нигде не регистрироваться: льготы они не получали, только обязанности. Авторы нового законопроекта снова пытаются отрегулировать нашу деятельность, и снова в нём не предусматривается поддержка», – говорит Анна Баскакова. – Большинство добровольцев для координации с другими группами пользуются порталом «Виртуальная рынок», созданным ещё в 2010 году. К тому же у каждой группы есть свой интернет-ресурс, на котором ведётся внутренняя координация, есть свои цели и задачи, лидеры. Для добровольцев со стажем нет смысла «переезжать» на другие ресурсы. Но если новый ресурс сможет привлечь новых добровольцев, которые начнут делать что-то хорошее, – тем лучше».

Любовь Грибанова

8. | КАЛЕЙДОСКОП

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

ХОББИ

Романтика путешествий

«ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ФЁДОР Конюхов» побывал на большинстве станций



СЕРГЕЙ БОЛАШЕНКО, вероятно, единственный человек в России, который поставил перед собой цель объездить все железнодорожные линии на территории бывшего СССР (включая трамвай, метрополитен и узкоколейные дороги).

Несмотря на то что родился Сергей в 1980 году, сейчас на его счету не один десяток тысяч километров, и мечта осуществлена, как он утверждает, уже на 75%. Своими впечатлениями от поездок и встреч с интересными людьми он поделился с «Гудком».

— Сергей, как вы до такого додумались, это же очень затратно, да и времени на поездки уходит уйма?

— Должен же быть хоть один человек, который задастся этой целью. Я специально проводил опросы в Сети — никто не признался, что путешествует по дорогам, как я. Но я не просто так езжу, а изучаю историю дорог, фотографирую. Как еще можно это сделать, не путешествуя? Фотография сохраняет образ железных дорог, старинного подвижного состава, который заменяется новым. Обычно, к примеру, за четыре дня я делаю не меньше тысячи фотографий.

— И когда вы собираетесь закончить этот свой проект?

— Трудно сказать, оставшаяся часть будет намного сложнее, чем предыдущие. Легко проехать там, где ежедневно курсирует транспорт, но ведь бывают линии, где пассажирский поезд ходит раз в неделю — приходится подстраиваться. А бывает и такое, когда пассажирского сообщения вообще нет, это самое сложное.

— А музеи, например, вы посещаете в тех городах, где бываете?

— Да, конечно, но так или иначе все они связаны с железной дорогой. Там всё интересно. Много познавательного можно найти в краеведческих музеях. Вообще, при каждой Детской железной дороге всегда есть небольшой музей — я посетил их все.

А на Малой Горьковской Детской дороге даже работает настоящий Дворец бракосочетания! Это красивое здание светло-розового цвета — раньше оно служило вокзалом на бывшей станции с очень говорящим названием Счастливая. В связи с расширением улицы практически всё железнодорожное полотно разобрано и «развернули» в другую сторону, а вокзал так и остался стоять. А

ДВОРЕЦ БРАКОСОЧЕТАНИЯ в здании вокзала бывшей станции Счастливая стала городской достопримечательностью

поскольку здание является памятником архитектуры и охраняется государством, то в нём и открыли Дворец бракосочетания.

А вообще самое большое впечатление на меня произвёл музей в Ереване. Его уникальность в том, что находится он внутри паровоза! Вторую жизнь машине подарил ветеран Николай Хачатрян, который 30 лет отработал машинистом, а после выхода на пенсию предложил превратить паровоз в музей. Но и на этом пенсионер не остановился — добровольно взял на себя роль экскурсовода и охранника. Такая вот «фея-крёстница». Кстати, сейчас это единственный в Армении железнодорожный музей.

— А у нас, в России, вы таких энтузиастов встречали?

— В поездках я всегда общаясь с местными жителями. Вот в Норильске встретился с очень интересным

— Они действительно интересуют меня больше других: они уходят в историю из-за ненадобности. Особенность их в том, что они в большинстве своём принадлежали не дорогам общего пользования, а предприятиям лесной промышленности, поэтому их просто нельзя отделить от истории целых регионов. Например, раньше в Архангельской области было смытое струей узкоколеек. А после их закрытия опустели целые районы.

— Сергей, а что у вас в ближайших планах? Новые поездки?

— Раньше я проводил в путешествиях половину дней в году или даже больше и уезжал в путешествия на долго. Сейчас тоже часто бываю в дороге, но уже стараюсь, чтобы продолжительность поездок была не более 4–5 дней, потому что хочется находить время на общение с семьёй.

У меня накопилось очень много необработанного материала — фото-

На каждой узловой станции есть библиотека.

Это очаг культуры и зачастую единственная библиотека на весь посёлок

человеком — Николаем Якушиным. Всю жизнь он посвятил дороге, работал главным кондуктором, начальником станции Комсомольская, бригадиром и одновременно собирал фотографии, архивные свидетельства и экспонаты для будущего музея. Это и фрагменты первых поездов, колёса с узкоколеек... Именно Николай подарил городу идею создания музея железной дороги в здании бывшего вокзала в Норильске, именно он организовал сбор экспонатов и сам многое для музея собрал. Кое-что нашёл в тундре — разные детали старинных вагонов, тележки, колёсные пары. Сам по зимнику их вывез. Старая железная дорога была узкоколейной и пролегала в десятках километров от современной, и ему пришлося пройти на своих ногах всю трассу старой дороги, а это несколько дней пешком в тундре. Якушина теперь называют хранителем музея.

— Узкоколейки — это отдельный «пунктик» для вас. Что в них такого интересного?

графий, карт, различных архивных документов. Все отчёты о своих поездках и фото я выкладываю на моём «Сайте о железной дороге», так что ближайшее время, наверное, посвящу анализу всей этой информации и написанию отчётов. Но если я узнаю, что какой-то объект на дороге находится под угрозой исчезновения, конечно, я сразу отправлюсь туда с фотоаппаратом, чтобы оставить его в истории.

А ещё по материалам своих поездок я пишу книги. Там рассказываю о встречах и истории дорог. Могу с уверенностью говорить, что у нас практически при каждом локомотивном депо есть музей истории этого депо или станции, что на дорогах трудятся подлинные энтузиасты, в хорошем смысле одержимые железной дорогой. Такие, кто не ради денег, а для души старается сохранить её культуру и историю и которые могут, скажем, пронести на себе, по тундре, остатки вагонов, чтобы затем подарить их музею.

Беседовала ЕЛЕНА МЕНЬШЕНИНА

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

25 млрд

руб. составит общий объём финансирования государственных научных фондов к 2018 году. Об этом сообщил на расширенном заседании правительства премьер-министр Дмитрий Медведев. По его словам, зарплата научных работников и преподавателей высшей школы увеличится за этот период в два раза. Она достигнет 200% от средних окладов в регионах страны. Также будет развиваться система премий и грантов, выделяемых на научные исследования. Для работы в России пригласят ведущих мировых учёных. А уровень внутренних затрат на исследования и разработки к 2016 году должен будет составлять 2% валового внутреннего продукта.

Наталия Курская

КРОССВОРД

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

8. Игра, связанная с поисками в условиях нулевой видимости. 9. Самый «острый» раздел медицины. 10. Ёлочная игрушка, надавливавшая много шума. 11. Богиня, которая может заниматься любовью без рук. 12. Зубная показуха у животных. 14. «Последний бой ведёт ледовая ...» (песня про хоккей). 15. «Надела коняка морскую рубашку» (загадка). 16. Глубокий залив в скалистом берегу. 18. Невольничий «земляк». Питтиница для Алладдинского джинна. 27. Отец сказочного царевича, воспитанного в бочке. 28. Человеческое качество — производное от имени ядовитой змеи. 29. Великолепная троица: Вицин, Никулин, 30. Растение, отдающее аромат кондитеру.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. Она города берёт, если верить пословице. 2. Любой муж, отличающийся от танка, в глазах своей жены. 3. Лошадь и извозчик в одном трудащемся лице. 4. Рогатка для горшков и чугунков. 5. Картина, вышедшая из-под резака художника. 6. Велосипед, на котором едут на одном месте. 7. Единица измерения толщины волоса. 13. Ластоногая хозяйка Байкала. 14. Дырокол на бетоне. 17. Его хлеб не корми, дай покалывать. 19. Он способен перекричать целый хор. 20. Широкое хранилище паспорта у Маньковского. 22. В конце концов его перекивает каждая империя. 24. Крепкий напиток со вкусом полыни. 25. На них можно играть, их можно трепать. 26. Сражение на Куликовом поле.

Составил Михаил Сергеев

Ответы на кроссворд за 12 февраля

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Адвокат. 5. Сенокос. 9. Регион. 10. Тириания. 11. Гриб. 12. Шприц. 13. Чудо. 16. Традиция. 17. Мишурा. 19. Прораб. 21. Феминизм. 25. Темпл. 26. Отбой. 27. Буря. 30. Ротозей. 31. Татарин. 32. Адаптер. 33. Желудок.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. Агрегат. 2. Ветчина. 3. Корт. 4. Трамплин. 5. Сотник. 6. Нора. 7. Кентуру. 8. Святоша. 14. Жираф. 15. Вицин. 18. Репортаж. 19. Петарда. 20. Отметка. 22. Изумруд. 23. Маятник. 24. Стайер. 28. Азот. 29. Стул.

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 № ФС77-19219.

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

Главный редактор: Александр Репетин
Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересыпкин, Марина Волкова, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)
Выпускающие редакторы: Анна Зограф, Марина Малошина
Редакторы отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Егор Греконский (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (науки), Юрий Сушинов (информации), Владимир Тишко (культуры и спорта), Ирина Кузнецова (и/o редактора отдела социальной политики и писем), Алексей Чекалкин (литературный), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Краминов (макет)
Советник главного редактора: Валентин Запевалов [Научный редактор: Анатолий Ходоровский]
Номер вёрстки: Валерий Погорелый.

Телефоны отделов редакции: эксплуатации 624-69-35 | науки 624-63-14 | бизнеса (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 | иллюстраций (499) 262-90-52 | корреспондентской сети (499) 262-58-69 | справочно-библиографический (624-77-79) | производственный 624-56-07, (499) 262-90-25 | бухгалтерии (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 свёрстано в РИЦ газеты «Гудок».

13 февраля 2013 года

среда

№ 25 (25224)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

МОДЕРНИЗАЦИЯ

Деньги на науку

В СТРАНЕ ПОЯВИЛСЯ НОВЫЙ ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ ИССЛЕДОВАНИЙ

Получить средства на разработку инновационных проектов теперь можно, не только став участником какой-то из федеральных целевых программ или грантовых конкурсов.

Займы на научные исследования с прошлого года стал выдавать также Российский фонд технологического развития. Как сообщил его директор Михаил Рогачёв, новый финансовый источник появился по инициативе Министерства экономического развития для объединения усилий бизнеса, науки и государства. В первую очередь фонд выделяет средства на проекты организаций — участников технологических платформ, а также на работы, поддержанные Агентством стратегических инициатив.

Наблюдательный совет этой организации в качестве приоритетных определил 13 технологических платформ. Среди них «Медицина

будущего», «Биоиндустрия и биоресурссы», «Биоэнергетика», «Инновационные лазерные, оптические и оптоэлектронные технологии», «Перспективные технологии возобновляемой энергетики», «Материалы и технологии металургии» и др. Годовая цена оказания услуг по договору с фондом не превышает 3% от суммы полученного займа.

Все финансируемые проекты обязательно проходят экспертизу в научно-консультационном центре Минобрнауки и у независимых экспертов. Заявки на финансирование проектов могут подавать только исследовательские организации — участники технологических платформ, а также на работы, поддержаные Агентством стратегических инициатив.

Наблюдательный совет этой организации в качестве приоритетных определил 13 технологических платформ. Среди них «Медицина

будущего», «Биоиндустрия и биоресурссы», «Биоэнергетика», «Инновационные лазерные, оптические и оптоэлектронные технологии», «Перспективные технологии возобновляемой энергетики», «Материалы и технологии металургии» и др. Годовая цена оказания услуг по договору с фондом не превышает 3% от суммы полученного займа.

По словам Михаила Рогачёва, фонд поддерживает создание самых современных технологий, которые предназначены для многих отраслей, в том числе и для транспортной.

Например, в прошлом году предприятие «Тверьстеклопластик» получило средства для реализации инновационного проекта по разработке конструкций мостовых сооружений из современных полимерных композитных материалов. Они предназначены для возведения пешеходных переходов через железнодорожные пути, автомагистрали и другие объекты транспортной инфраструктуры.

Андрей Стрельцов



24 – 27 марта 2013

Дели, Индия

Международный форум по торговой логистике и инвестициям

India TRADE LOGISTICS WEEK

ИНДИЯ – НОВЫЕ ПУТИ НА ЕВРАЗИЙСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ

Программа включает:

- 2 пленарных заседания
- Встречи в формате опeZone
- Посещение ведущих компаний региона
- Выставка в формате EXPO

Доп