

Топливо-энергетическая компания стала победителем в открытом аукционе по продаже акций ВРЗ

Выживут ли операторские компании, не имеющие долгосрочных контрактов с крупными грузовладельцами?

Жильцам предоставят больше времени для выбора способа накопления средств на капитальный ремонт домов

Юбилейный эстрадный фестиваль «Москва–Транзит–Москва» завершился в столичном ЦДКЖ

20 февраля 2013 года	www.gudok.ru
среда	www.gudok.info
№ 30 (25229)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная	с 23 декабря	198294
газета	1917 года	экземпляра

От редакции

Опасный перегруз

В последнее время на сети железных дорог всё чаще стали выявлять случаи попыток провезти в вагонах больше продукции, чем позволяют существующие нормативы грузо-подъёмности. Например, на станции Дербент Северо-Кавказской магистрали недавно обнаружили два вагона, каждый из которых был наполнен лесом почти на 7 тонн выше весовой нормы. Как оказалось, их отправили со станции Канск-Енисейский Красноярской дороги, так что прошли они по сети более 4 тыс. км, выдержав, к счастью, столь длинный маршрут. А вагон с углем, следовавший со станции Разрез Западно-Сибирской магистрали с перегрузом 4 тонны, выявили только на Приволжской дороге после того, как он проехал почти 3 тыс. км. Отмечены подобные эпизоды и с цистернами, в которых доставляли мазут со станции Зелецеино Горьковской дороги в Брянск. Даже неспециалисту понятно, что подобная порочная практика серьёзно угрожает безопасности движения поездов. Ведь перегруженный сверх допустимой нормы вагон может разрушиться прямо в пути следования, что приведёт к крайне тяжёлым последствиям. Но как же такое становится возможным? Дело в том, что перевозчик ОАО «РЖД» следит лишь за техническим состоянием вагонов. А компания-отправитель порой в погоне за прибылью нарушает их грузоподъёмность, внося при этом в железнодорожные накладные недостоверные сведения о массе предъявленной к перевозке продукции. Проверить же эти данные трудно, поскольку не все места погрузки в настоящее время оборудованы вагонными весами. Правда, на большинстве сортировочных и междорожных стыковых станциях сейчас установлены автоматизированные системы контроля веса подвижного состава (АСКОПВ), которые должны определять массу движущегося по рельсам состава. Но, как видно, и они пропускают опасный перегруз вагонов. Что вполне объяснимо, поскольку такие устройства пока стоят на путях, где проходят только 80–90% поездов, перерабатываемых на станциях. Поэтому для исправления ситуации необходимо срочно разместить дополнительные системы, взвешивающие вагоны на всех без исключения путях, по которым следуют вновь сформированные поезда. Это позволит выявлять перегруженный сверх нормы подвижной состав уже на самой ранней стадии. Понятно, что такое решение потребует определённых финансовых затрат, но на безопасности движения нельзя экономить. Кроме того, спрос с любителей перегруза должен быть более жёстким. И это должно найти отражение в соответствующих нормативных документах.

Цифра дня

3,22

суток составил с начала месяца на сети оборот местного вагона с ускорением к нормативу на 8,6 часа, к прошлому году – на 10,8 часа.

Электронная версия газеты «Гудок» – в свободном доступе

Встретимся в Интернете!

www.gudok.ru

Конъюнктура

Риски в центр  
Перевозчик сделал прогноз возможных негативных факторов воздействия на отрасль



ФОТО: СЕРГЕЙ ЖИЛИНОВ

ОАО «РЖД» подготовило собственное исследование влияния мировой экономической конъюнктуры и её рисков на динамику перевозок.

Заместитель начальника Центра экономической конъюнктуры и стратегического развития ОАО «РЖД» (ЦЭКР) Сергей Старых рассказал «Гудку», что важным фактором экономических рисков для компании и отрасли в целом является прогнозируемая неустойчивость экономического роста в Китае в 2013 году. Она по-прежнему ожидаема, несмотря на ускорение роста валового продукта в четвёртом квартале 2012 года и улучшение отдельных макроэкономических показателей в КНР в январе нынешнего года. Этот фактор является одним из главных аспектов, учёт которого необходим при перспективном планировании работы ОАО «РЖД». Потенциальными источниками риска также являются экономические проблемы в странах еврозоны – высокий уровень безработицы, рецессия, долговой кризис и, как следствие, недостаточные темпы выхода региона из экономического кризиса. «Риск рецессии в США из-за сохранения вероятности «бюджетного обрыва», несмотря на отсрочку проблемы увеличения лимита государственных заимствований и улучшение отдельных макроэкономических показателей в стране, также является

РЖД призывают не останавливаться на прогнозах, а искать рычаги, смягчающие последствия общих рисков

негативным фактором, – подчеркнул Сергей Старых. – Проблемными аспектами являются ухудшение опережающих индикаторов российской экономики и ожидание замедления темпов экономического роста в стране в 2013 году, укрепление ценовой конъюнктуры мирового рынка нефти, незначительная повышательная ценовая коррекция на мировом рынке чёрных металлов при одновременном снижении ценовой конъюнктуры внутреннего рынка. Следует отметить при планировании развития железнодорожной отрасли разнонаправленную динамику мировых цен на энергетический уголь и снижение расценок на внутреннем рынке при ожидании сезонного уменьшения объёмов его потребления в апреле. Надо помнить при расчётах перспектив перевозок, что ВВП еврозоны в 2012 году снизился на 0,5%. В четвёртом квартале 2012 года показатель сократился на 0,6% по сравнению с предыдущим кварталом и на 0,9% – в годовом исчислении. Снижение показателя в четвёртом квартале к предыдущему кварталу стало максимальным с первого квартала 2009 года». Президент Национальной ассоциации транспортников России Георгий Давыдов считает, что на подготовке макроэконо-

мического прогноза конъюнктуры работа ЦЭКРа и других экономических департаментов ОАО «РЖД» не должна останавливаться. Следующим шагом должна быть подготовка рекомендаций по смягчению воздействия вероятных факторов риска, прежде всего путём тарифной работы. «Следует организовать систему долгосрочного планирования экономической работы компании, возможно, с горизонтом до 15 лет, – отметил он. – Без такого долгого прогноза будет сложно планировать инвестиционные потребности в развитие инфраструктуры, в частности погранпереходов и подъездов к портам. Планирование этих расходов, поскольку они в основном будут выполняться из средств ОАО «РЖД» и государственного бюджета, должно быть подкреплено и долгосрочной тарифной политикой. Для её построения, чтобы она обеспечивала загрузку сети РЖД, и необходимы исследования, подобные представленной ЦЭКРом работе. Но она должна быть продолжена – на каждый риск следует давать альтернативный вариант своевременных действий по обслуживанию грузопотоков, минимизирующий возможные финансовые потери ОАО «РЖД».

> Окончание | 3

Ню-хау

«Чёрный ящик» на переезде

Действия людей и работа техники будут отслеживаться автоматически

На Свердловской дороге в опытную эксплуатацию вводится новая система ситуационного контроля на переезде.

По словам начальника отдела службы технической политики дороги Вячеслава Фатхуллина, новым устройством оборудуются переезды без дежурного работника на перегоне Лечебный – Кольцово. Аппаратура контроля – это своего рода «чёрный ящик». Она позволяет контролировать работу звуковой сигнализации и устройств заграждения переезда, вести видеорегистрацию ситуаций в зоне переезда с фиксацией номеров автомобилей нарушителей Правил дорожного движения. «Необходимость разработки такой системы контроля и автоматической регистрации функционирования оборудования вызвана аварийными ситуациями, крушениями и случаями

брака на переездах. Помимо всего под контроль берётся работа дежурных, уровень подготовки которых не всегда бывает высоким, а их ошибочные действия могут привести к авариям», – объяснил «Гудку» заведующий лабораторией систем безопасности переездов Уральского отделения ВНИИЖТа Владимир Гуревич. Две видеокамеры со встроенными микрофонами, установленные на обочинах автодороги перед светофорами, контролируют зону переезда с двух сторон. Информация передаётся на блок регистрации, который устанавливается в помещении дежурного по переезду или в спецконтейнере. Информация о работе устройств и ситуаций сохраняется в течение полугода. Регистрация начинается с момента приближения поезда и заканчивается после выключения переездных устройств.

«Применение системы позволит получать достоверную информацию о причинах ДТП и других аварийных ситуаций, об отказах устройств переездной сигнализации и действиях дежурных работников, что повысит их ответственность и, как следствие, безопасность движения поездов», – считает Владимир Гуревич. Новая система поможет расследовать все ситуации и ДТП, даст доказательства случаев правонарушений. Как отметили в службе пути Свердловской дирекции инфраструктуры, в ходе предварительных испытаний в течение шести часов видеорегистратор зафиксировал 18 поездов автотранспорта на запрещающий сигнал светофора. Пять проездов были непосредственно перед приближающимся поездом, что создавало угрозу движению.

Евгения Мусихина

Инфраструктура

Опытный десант

Ремонт пути должен учитывать особенности дороги

В помощь забайкальским путейцам отправится передовая ПМС Западно-Сибирской дороги.

Об этом заявил в Новосибирске на сетевой школе вице-президент ОАО «РЖД» Александр Целько. Состояние пути на Забайкальской оставляет желать лучшего. А западносибирцы поделятся своим опытом, который выведет дорогу из аутсайдеров.

Северо-Кавказская может отказаться от путевых работ летом, чтобы максимально обеспечить пассажирские перевозки в курортный сезон

«На реальном примере забайкальцы убедятся, что при тяжёлом ремонте наиболее эффективна работа в режиме закрытого перегона», – подчеркнул Александр Целько. Именно благодаря такому режиму Западно-Сибирская может без ущерба передать на Забайкальскую одну из своих ПМС. Помощь окажут и другие дороги. Так, Северо-Кавказская может отказаться от путевых работ летом, чтобы максимально обеспечить пассажирские перевозки в курортный

сезон. Ремонт здесь будет идти с октября по май, тем более это позволяет климат. Значит, высвободятся силы, которые можно направить на любой проблемный участок сети. Участники школы отметили, что протяжённость линий с просроченным капремонтом за последние пять лет не снижается и составляет около 20 тыс. км. Чтобы разработать эффективные графики ремонта, необходимо внимательно оценить грузонапряжённость, размеры пассажир-

ского движения, ряд других особенностей. На Западно-Сибирской, например, такой особенностью стало наличие двух широтных ходов: Транссиба и среднесибирского хода. Пока один из них усиленно ремонтировали, по другому по максимуму пропускали поезда. Похожие модели ремонта можно разрабатывать не только в рамках одной дороги, но задействуя сразу несколько магистралей.

Владислав Кукреш

Лента новостей

Третий срок

Вчера Госдума приняла закон о продлении бесплатной приватизации до 1 марта 2015 года сразу в трёх чтениях. Документ может быть рассмотрен Советом Федерации уже сегодня, а вступит в силу со дня его официального опубликования. Бесплатная приватизация началась в 1992 году, сроки её окончания уже дважды переносились.

Эвакуация по желанию

Самолётами МЧС из Сирии вернутся более 100 человек. Официальный представитель ведомства Ирина Россиус сообщила, что двумя бортами МЧС в сирийский город Латакия была направлена гуманитарная помощь, а обратным рейсом смогут вылететь граждане России и желающие покинуть арабскую страну. «Среди тех, кто оповестил о своём решении покинуть страну, граждане не только России, но и СНГ, и несколько сирийцев», – уточнила Ирина Россиус.

Нарушают, но не платят

Чаще всего граждане нарушают Правила дорожного движения и общественный порядок. Глава Верховного суда Вячеслав Лебедев сообщил, что количество правонарушений граждан выросло на 400 тыс. по сравнению с предыдущим годом. «Самое распространённое – преступление против общественной безопасности и порядка – это 30%, или 2 млн дел, на втором месте – до 1,5 млн – дела по нарушению ПДД», – заявил вчера глава ВС на семинаре-совещании судей в Москве. При этом добровольно граждане уплатили около 5% назначенных штрафов (около 2 млрд руб.), а неисполненных решений накопилось на 36 млрд руб., отметил Вячеслав Лебедев.

Карта на всё

С 1 апреля использовать на транспорте универсальные электронные карты смогут 57 регионов страны. Президент Федеральной уполномоченной организации «УЭК» Алексей Попов сообщил, что ежедневно в стране в среднем оформляется 1,5 – 2 тыс. заявлений на электронные карты, а с 1 января 2014 года их выдадут всем гражданам – кроме тех, которые представляют письменный отказ от карты УЭК.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств



Форум

Результативная защищённость

Вчера на Октябрьской дороге прошёл региональный социально-экономический форум, на котором среди прочего подвели итоги выполнения колдоговора в прошлом году. Как отметил первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Морозов, уровень социальной защиты напрямую зависит от результатов деятельности холдинга. В 2012 году РЖД выполнили основные параметры, а Октябрьская дорога вошла в число лучших по ряду показателей. В рамках форума также прошли «круглые столы». Они были посвящены улучшению условий труда, повышению его производительности.

**Яна Позолотчикова,**  
СОБ. КОРР. «Гудка»  
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ  
Подробнее о форуме мы расскажем в одном из ближайших номеров газеты.



«История болезни» локомотива

На Свердловской дороге будут введены электронные карты состояния электропоездов. Содержащиеся в них данные диагностического контроля основных узлов позволят проводить комплексный мониторинг систем для выявления предотказного состояния оборудования. «В электронные карты будут вноситься параметры, которые можно измерить приборами диагностики, теми, что есть в депо», – сообщил начальник Свердловской дирекции моторвагонного подвижного состава Владимир Медведев.

Интерактивный переезд

Разработку программы интерактивного тренажёра для дежурных по переезду начали в Уральском отделении ОАО «ВНИИЖТ». В ней воссоздадут нештатные ситуации на переездах, что позволит в процессе учёбы отработать действия по предотвращению аварий. «У многих представителей профессий, связанных с безопасностью, есть тренажёры. А тренажёр для дежурных – уникальная разработка», – отметил заведующий лабораторией систем безопасности Владимир Гуревич.

HTTP://ALLTRANSNEWS.RU

Перспектива

Лёгкий доступ

К скоростному сообщению подключается бизнес



ФОТО: СЕРГЕЙ БОЖИЛОВ

Группа компаний «Ренова» планирует принять участие в строительстве линии Самара – Тольятти совместно с ОАО «РЖД» и правительством региона на условиях государственно-частного партнёрства.

Как заявил председатель совета директоров холдинга Виктор Вексельберг на встрече с губернатором Самарской области Николаем Меркушкиным, «Ренова» собирается инвестировать средства в прокладку скоростной линии, которая свяжет крупные города региона и аэропорт Курумоч. «Скоростная электричка между Самарой и Тольятти придаст новое качество жизни городам-миллионникам, обеспечит лёгкость доступа к инфраструктуре аэропорта, к спортивным и образовательным объектам», – отметил Виктор Вексельберг. По словам заместителя главного инженера Куйбышевской дороги Игоря Звездина,

От вокзала Самары до аэропорта можно будет добраться за 40 минут

в ОАО «РЖД» образована рабочая группа по организации интермодальных перевозок на участке Самара – аэропорт Курумоч – Тольятти. Уже определены цели, показатели, основные участники проекта и плановые сроки реализации – 2013–2015 годы.

На линии потребуются построить и реконструировать пути, тяговые подстанции, системы автоблокировки и диагностирования устройств инфраструктуры. Также нужно ликвидировать неустойчивые и деформирующиеся места земляного полотна, переустроить кривые участки радиусом 600 м, проложить путь к новому пассажирскому терминалу аэропорта.

Игорь Звездин рассказал, что планируется запустить современный подвижной состав с вагонами трёх классов. По предварительным расчётам, от Самары до аэропорта на

электричке можно будет добраться за 40 минут, а от Тольятти – за 51 минуту. Маршрутная скорость электропоездов составит 75 км/ч, средняя участковая скорость на участке Самара – аэропорт – Тольятти – 120 км/ч.

«Жители Самарской области нуждаются в бесперебойном, комфортном и ускоренном железнодорожном трансфере между Тольятти, Самарой и аэропортом Курумоч, а также в европейском качестве перевозок», – отметил Игорь Звездин.

Сейчас в границах Самарско-Тольяттинской агломерации проживает около 3 млн человек. А с учётом промышленного потенциала региона ускоренное железнодорожное сообщение становится определяющим фактором эффективности экономического роста.

**Дмитрий Попов,**  
СОБ. КОРР. «Гудка»  
САМАРА

Ситуация

Труба зовёт

Коммунальные стоки угрожают инфраструктуре

Утечки из неисправного коллектора города Усть-Кута подтапливают пути Ленской дистанции Восточно-Сибирской магистрали.

Уже несколько недель монтеры дистанции пытаются ликвидировать наледь, образующуюся из-за протекающих труб муниципальной канализации. Лёд подходит к рельсам всё ближе и грозит осложнить движение поездов.

«Один из жилых массивов Усть-Кута находится на возвышенности, поэтому сливы стекают по откосам и заполняют искусственные водозащитные сооружения пути», – пояснил начальник Ленской дистанции Сергей Шипецкий.

По его словам, неисправные коммунальные сети ООО «Управляющая компания «Водоканал-Сервис» практически ежегодно затопляют

железнодорожный тупик района контактной сети станции Лена. Зимой это наледь, а с началом весны – дурнопахнущие ручьи.

В этом году ситуация обострилась: промёрзла труба диаметром 1,5 м, по которой жидкие бытовые отходы поступали в коллектор, и теперь поток, не найдя другого выхода, двинулся по склону.

«Стоки могут пропитать балластную призму. Стоят морозы, а потому возможны пучение грунта, изменение геометрических параметров пути», – рассказал мастер земполотна Сергей Корчагин.

Железнодорожники обратились к мэру Усть-Кута Владимиру Кривоносенко с просьбой принять участие в решении проблемы. За водоотвод и состояние коммунальных сетей отвечают городские власти. Кроме безопасности движения, речь идёт

и о санитарно-эпидемиологическом состоянии территории.

Первый заместитель главы администрации города Андрей Жданов сообщил «Гудку», что в данный момент идут подготовительные работы к ремонту коллектора, он начнётся на этой неделе.

А пока муниципалы выделили всего двух рабочих с ломом и лопатой. Вместе с четырьмя путейцами (которых, кстати, оторвали от своих прямых обязанностей) они прорезают наледь и отводят воду. В дистанции уверены, что таких мер недостаточно.

«Проблема вряд ли возникла бы, да и ремонт не потребовался, если бы за трубой следили, вовремя её чистили и отпаривали», – отмечает Сергей Шипецкий.

**Сергей Кез,**  
СОБ. КОРР. «Гудка»  
Иркутск

18-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМ, ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ

**ТРАНСРОССИЯ**

23-26 АПРЕЛЯ 2013  
МОСКВА, ВВЦ, павильон №75

Организатор: ITE LLC Moscow  
+7 (495) 935 7350  
transport@ite-expo.ru  
www.transrussia.ru

При поддержке: Министерство Транспорта Российской Федерации

Генеральный спонсор: PLASKE

Получите бесплатный билет на [www.transrussia.ru](http://www.transrussia.ru)

реклама

# 1100 000 железнодорожников участвуют в корпоративной пенсионной программе.

## ПРИСОЕДИНЯЙТЕСЬ!

1 Корпоративная пенсионная система железнодорожной отрасли основана на принципе долевого участия работодателя и работника

2 НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» не только аккумулирует Ваши взносы и взносы Вашего работодателя, но и инвестирует их. Ежегодно Фонд начисляет на счета клиентов полученную доходность

3 Вы можете выбрать один из четырех вариантов пенсионной схемы, в соответствии с которым будет формироваться Ваша корпоративная пенсия. Варианты пенсионной схемы различаются порядком наследования накопленных средств.

4 Один раз в год Вы можете изменить вариант пенсионной схемы. Более подробную информацию Вы можете узнать на сайте НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» [www.npfb.ru](http://www.npfb.ru).

4% Доходность, которую Фонд гарантирует

10,4% Доходность, которую Фонд обеспечивает\*

\* Среднегодовая доходность Фонда по пенсионным резервам за 2003-2011 гг.

**СБЕРЕГАТЕЛЬНЫЙ**

Предусматривается наследование как до даты назначения негосударственной пенсии, так и после ее назначения

Работа **Выход на пенсию** Пенсия

**СБЕРЕГАТЕЛЬНО-СТРАХОВОЙ**

Предусматривается наследование до даты назначения негосударственной пенсии

Работа **Выход на пенсию** Пенсия

**СТРАХОВО-СБЕРЕГАТЕЛЬНЫЙ**

Предусматривается наследование после даты назначения негосударственной пенсии

Работа **Выход на пенсию** Пенсия

**СТРАХОВОЙ**

Наследование не предусматривается

Работа **Выход на пенсию** Пенсия

Не забудьте подать в бухгалтерию заявление на получение налогового вычета

Вам вернут 13% от суммы внесенных Вами за год взносов

Бесплатная справочная служба НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ»  
**8 800 775 1520**

[www.npfb.ru](http://www.npfb.ru)  
Лицензия №234/2 выдана ФСФР 22.03.2005 г.



Конъюнктура

Риски в центр

>Начало | 1

Заместитель директора Научного центра по комплексным транспортным проблемам Минтранса Александр Неснов отметил, что подразделениям ОАО «РЖД», имеющим отношение к экономическому прогнозированию, можно сосредоточить внимание не на анализе макроэкономической ситуации, а на контроле за отдельными сегментами работы отрасли.

«Макроэкономическое прогнозирование, во-первых, подразумевает анализ всей информации о ситуации в мировой экономике, – подчеркнул он. – ОАО «РЖД», возможно, справится с этой задачей, но для этого компании придётся содержать большое число специалистов, которые непосредственного отношения к перевозочному процессу не имеют. Во-вторых, итоги макроэкономического прогнозирования должны превращаться в реальные экономические решения, прежде всего касательно ценовой политики ОАО «РЖД». Но компания не уполномочена вести самостоятельную тарифную деятельность, следовательно, к подобного рода разработкам имеет смысл привлекать и ведомства-регуляторы, а также участников перевозочного процесса. Имеет смысл развить деятельность ОАО «РЖД» в сфере макроэкономического прогнозирования до уровня создания уполномоченного государством центра компетенции, предложения которого по результатам его исследований в обязательном порядке принимались бы к оценке соответствующими ведомствами».

«Прогнозирование конъюнктуры, проводимое ОАО «РЖД», должно по своим итогам оперативно отражаться и на текущей хозяйственной деятельности компании, – говорит генеральный директор ООО «Промнерудтранс» Андрей Громо-вой. – Если прогнозируется рост спроса на перевозки, то соответственно нужно оперативно принимать решения по закупке новых локомотивов, стимулированию выхо-да на сеть дополнительного количества вагонов, развитию станций, – отметил он. – Если же делается вывод о спаде, то этой ситуацией также нужно воспользоваться – выводить из эксплуатации устаревшую технику, вырабатывать коммерческие усло-вия, повышающие привлекательность для клиентов. Мы, операторы, за последнее время снизили свою доходность в два раза и нередко веём тот же уголь по цене ниже наших лизинговых платежей».

Леонид Григорьев

Уведомление

Объявление о проведении аукциона № 40 по определению покупателей имущества открытого акционерного общества «РЖДстрой»

В соответствии со статьями 447–449 ГК РФ, ОАО «РЖДстрой» объявляет о проведении аукциона по определению покупателей имущества ОАО «РЖДстрой» в форме открытого по составу участников и способу подачи предложений о цене аукциона.

Аукцион состоится 22 марта 2013 г. в 12 часов 00 минут по московскому времени по адресу: РФ, 105064, г. Москва, ул. Казакова, д. 8, стр. 6.

Организатором аукциона выступает собственник имущества – ОАО «РЖДстрой», в лице Конкурсной комиссии ОАО «РЖДстрой».

Предметом торгов является право на заключение договоров купли-продажи имущества ОАО «РЖДстрой»: Шаг аукциона составляет 1 (Один) процент от начальной цены лота и остается неизменным в течение всего аукциона.

Подробнее ознакомиться с предметом аукциона (составом лота, сведениями об имуществе, его характеристиками), а также получить конкурсную документацию, можно по адресу: 105064, г. Москва, ул. Казакова, д. 8, стр. 6, каб. 312, тел.: (499) 260-34-32, 266-88-15, 266-88-13, ежедневно с 09.00 до 16.45, кроме субботы и воскресенья, а также на сайте [www.rzdstroy.ru](http://www.rzdstroy.ru).

Заявки на участие в аукционе должны быть представлены по адресу: 105064, г. Москва, ул. Казакова, д. 8, стр. 6, каб. 312, не позднее 12 часов 00 минут московского времени 20 марта 2013 г.

К участию в аукционе допускаются физические и юридические лица, которые могут быть признаны покупателем по законодательству РФ, своевременно подавшие заявку на участие, представившие надлежащим образом оформленные документы и внесшие задаток для участия в аукционе. Один Претендент имеет право подать только одну заявку на участие в аукционе.

Лица, желающие принять участие в аукционе, вносят задаток на расчетный счет, указанный Организатором в Договоре о задатке, входящем в состав конкурсной документации. Величина задатка составляет 5% от суммы начальной цены лота. Задаток должен быть внесен до окончания срока подачи заявки на участие в торгах. Моментом внесения задатка признается время его зачисления на указанный расчетный счет.

Победителем аукциона признается участник, предложивший наиболее высокую цену за предмет аукциона. Итоги аукциона подводятся по месту проведения аукциона в день и время, указанные в объявлении о проведении аукциона. Результаты проведения аукциона оформляются протоколом.

ТАЛДИНСКАЯ ТОПЛИВНО-ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ КОМПАНИЯ (ЗАО «Талтэк») СТАЛА ПОБЕДИТЕЛЕМ В ОТКРЫТОМ АУКЦИОНЕ ПО ПРОДАЖЕ 100% МИНУС 1 АКЦИЯ ОАО «САРАНСКИЙ ВАГОНОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД».

Аукцион проводился в рамках программы приватизации дочерних предприятий РЖД, утвержденной в 2009 году.

Как сообщили в ОАО «РЖД», заявok оказалось всего две. Их подали ЗАО «Талтэк» и одно физическое лицо. Оба участника допущены к открытым торгам, отметили в ОАО «ТрансКредитБанк» (организатор аукциона по продаже принадлежащих РЖД активов). Торги проводились в форме открытого аукциона с подачей предложений в открытой форме.

Стартовая стоимость актива составляла 527,83 млн руб., первый «шаг» аукциона – 2,917 млн руб., последующие «шаги» – по 5 млн руб. В результате контрольный пакет акций ОАО «Саранский ВРЗ» был продан после первого «шага» ЗАО «Талтэк» за 530 млн руб.

Аукцион по продаже вагоноремонтного завода проводился на основании соответствующего распоряжения правительства и решения совета директоров ОАО «РЖД» от 21 декабря 2012 года. Средства от продажи компания планирует направить на реализацию основных инвестиционных проектов. Продажа вагоноремонтных заводов и других непрофильных активов осуществляется в рамках третьего этапа реформы РЖД.

«На открытых аукционах планируется продать 100% акций пяти вагоноремонтных и двух механических заводов», – заявил на селекторном совещании президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин. Реализация этих решений, по его словам, является «важным элементом структурной реформы отрасли и развития конкуренции в различных сферах деятельности». Общий доход от продажи акций дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД» в 2013 году ожидается в размере 34 млрд руб.

Это была вторая попытка продать активы вагоноремонтного завода. Первый аукцион, назначенный на 7 ноября 2011 года, не состоялся, поскольку в торгах захотел принять участие только один



ФОТО: СЕРГЕЙ КОНИН

покупатель. Единственную заявку предложило ОАО «Научно-производственная корпорация «Уралвагонзавод».

Группа компаний «Талтэк» – новый владелец Саранского ВРЗ – работает на угольном рынке с 1998 года. Сейчас

вторым вагоноремонтным приобретением компании. Ранее ЗАО «Талтэк» приобрело контрольные активы Барнаульского ВРЗ.

Как сообщили в планово-экономическом отделе СВРЗ, в рамках программы

На открытых аукционах планируется продать 100% акций пяти вагоноремонтных, двух механических заводов

угольный бизнес компании представляет собой производство полного цикла, включая добычу, переработку и транспортировку угля. Саранский ВРЗ станет

модернизации на предприятии были введены мощности по проведению капитального ремонта хопперов и полувагонов. Кроме того, был освоен выпуск грузовых

тележек. Основными заказчиками продукции являются РЖД и ОАО «Первая грузовая компания».

Тимофей Жуков

Справка «Гудка»

Саранский вагоноремонтный завод – одно из крупнейших предприятий отрасли по капитальному и депоовскому ремонту грузовых вагонов, нефтебензиновых и специализированных цистерн. Завод занимается производством подвижного состава, запасных частей, обслуживания, узлов и агрегатов.



Рязань

- чтобы быть в курсе происходящего в одной из крупнейших компаний страны – ОАО «РЖД»;
- чтобы ориентироваться на рынке транспортных услуг;
- чтобы предвидеть будущее, зная, что готовят власти, нужно иметь нашу газету под рукой дома и на работе.

Не забудьте подписаться на «Гудок»

«ГУДОК» ВСЕГДА С ВАМИ!

Ежедневная подписка для предприятий, компаний и других юридических лиц по телефонам: (499) 262-89-69; (495) 624-52-37





УПРАВЛЕНИЕ

# «У нас есть уникальный опыт»

Компания, созданная ОАО «РЖД», займётся инжинирингом зарубежных проектов

Сергей Павлов,  
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ  
ДИРЕКТОР  
«РЖД ИНТЕРНЭШНЛ»



ФОТО: PAUL ANEPKOV

На международной арене интересы холдинга «РЖД» будет представлять новая структура – «РЖД Интернешнл». О задачах, которые стоят перед ней, «Гудку» рассказал генеральный директор компании Сергей Павлов.

– Сергей Алексеевич, чем было вызвано создание новой структуры вместо прежней «Зарубежстройтехнологии»? – «Зарубежстройтехнология» (ZST) создавалась под конкретный ливийский проект, который в то время был самым крупным железнодорожным проектом в мире. Как исполнитель этого проекта компания состоялась – были мобилизованы ресурсы и выполнен огромный объём работ. Но был и отрицательный опыт, поскольку мы всё старались делать своими силами. Решение о создании «РЖД Интернешнл» было принято на совещании у президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина в августе прошлого года. От ZST компания отличается тем, что является инжиниринговой, то есть управляющей проектами. Здесь не стоит задача обязательно всё делать самим, поэтому это совершенно другая структура, другие функциональные обязанности. Мы будем выбирать наиболее эффективную модель управления зарубежными проектами. Что-то, в чём у нас есть хорошие компетенции, сделаем сами, под другую часть подберём исполнителя. То есть мы должны выбрать самый оптимальный вариант реализации проектов, учитывая особенности каждой страны. А они везде разные.

Перед РЖД сейчас стоят задачи расширения географии своей деятельности и увеличение портфеля зарубежных инфраструктурных проектов. Поэтому перед нашей внешней поставлена цель реализации внешнеэкономической деятельности холдинга. На сегодняшний день мы, во-первых, должны эффективно управлять уже существующими проектами, а во-вторых, обеспечить холдингу доходы за счёт реализации новых. Кроме того, мы будем популяризировать бренд РЖД за рубежом, продвигать его на другие рынки.

– Какие проекты перешли к вашей компании и в каком они состоянии?

– Главный на сегодняшний момент проект – это строительство и реконструкция железных дорог в Сербии. Он включает в себя строительство новой однопутной электрифицированной линии протяжённостью 68 км на участке Вальево – Лозница, строительство и электрификацию второго пути на участке Белград – Панчево, реконструкцию линии Белград – Бар (200 км)



ФОТО: ПАВЛИ ГОРЯНКАНО

Строители тоннелей получили международный приз в Сеуле

и реконструкцию шести участков линии Европейского транспортного коридора X, поставку дизель-поездов.

Мы ожидаем утверждения Межправительственного соглашения в парламенте Сербии, после чего можно осуществить подписание основного контракта. Предположительно это будет уже в марте. В июне можем приступить к началу работ.

Второй проект – это электрификация линии Гармсар – Горган (386 км) в Иране. Сейчас проект договора на проектные работы находится на рассмотрении у руководства «Иранских железных дорог».

– РЖД приходится участвовать в международных тендерах с другими зарубежными компаниями. Каковы сильные и слабые стороны нашей компании по сравнению с конкурентами?

– Зарубежные железнодорожные компании зачастую для победы в тендерах делают акцент на готовности инвестирования части собственных средств в первоначальную проработку и подготовку проекта. И, конечно, это даёт им значительное конкурентное преимущество. Нам же для побед на тендерах необходимо разработать оптимальный портфель предложений, исходя из рыночных возможностей, компетенций и ресурсов компании. Наше неоспоримое преимущество – это огромный опыт строительства и эксплуатации железных дорог в различных геологических и климатических условиях, оперирование движением поездов на больших географических территориях в условиях повышенной грузонапряжённости, производство ремонта пути с большей производительностью, чем предусмотрено европейскими стандартами. Мы научились

ремонтировать пути в условиях повышенного количества поездов, чего нет в других странах. Когда на тендере в Сербии после всех презентаций европейских компаний мы показали, чего можно добиться во время 6-, 8- и 12-часовых «окон», все были поражены нашими цифрами. Технология управления движением с помощью наших центров – это также наше ноу-хау. Наши тоннелестроители показали в Сочи мировой уровень и получили в Сеуле приз за лучший проект года. Всё это мы будем использовать на тендерах, и нам есть что предложить за рубежом.

Нашей слабой стороной является то, что мы больше ориентированы на внутренний

это Индия, Эквадор, Вьетнам. Индонезия, Иран. Мы должны оценить возможность работы там по многим параметрам: с точки зрения государственного законодательства, налогового, конкурентоспособности, перспектив, наконец, безопасности. Мы с холдингом должны выбрать наиболее интересные страны и проекты, а дальше будем работать, углубляясь в конкретные проекты. Каждый будет детально рассматриваться с учётом того опыта, который у нас есть, и после этого уже примем конкретные решения, «заходим» мы в эту страну или нет.

Проекты даже в одной стране бывают разные. В Иране мы электрифицировали железную дорогу Тебриз – Азершахр с инвестициями иранской стороны, а вот в строи-

## Зарубежные компании зачастую в тендерах делают акцент на готовности инвестировать свои средства

рынок, на нашу колею 1520, а в других странах другие стандарты и технологические процессы. Однако мы уже начинаем производить железнодорожную технику на колею 1435, ведём переговоры с «Ремпутьмашем» по поводу производства линейки новых машин, чтобы применять наши технологии ремонта на иностранной колее. Уже в Сербии будем применять новые технологии. Обучим свой персонал и получим новые компетенции. Возможно, даже будем покупать эти новые компетенции и проектные мощности, учитывая, что мы всё-таки больше ориентированы на внутренние стандарты.

– Какие перспективные страны вы видите для реализации новых проектов?

– В том договоре, который мы готовимся подписать с РЖД, у нас определена в качестве перспективных 21 страна. В частности,

тельство линии Тегеран – Мешхед нам предлагают на начальном этапе инвестировать самим. Мы самостоятельно будем выискивать в каких-то странах интересные проекты и предлагать их РЖД, не исключая и пространство СНГ. Сейчас мы готовим подписание меморандума о совместной работе с «РЖДСтроем» и «Росжелдорпроектom».

На самом деле предложений по проектам немало, однако большинство стран нам предлагают делать собственные инвестиции с обещанием последующей компенсации. Но у нас нет такой цели – вкладывать средства в иностранные государства, имея большое количество нерешённых проблем у себя. Поэтому мы выбираем оптимальные модели, которые позволяют делать бизнес, принося доход холдингу.

БЕСЕДОВАЛ СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ

## Конъюнктура

## Зовут назад

Начались переговоры о возвращении в Ливию

Делегация ОАО «РЖД» вернулась из поездки в Республику Ливия, где провела переговоры с министром транспорта Абдулкадером Муххамедом. Чтобы возобновить работы по строительству железной дороги Сирт – Бенгази, сторонам предстоит договориться об урегулировании убытков компании.

Как рассказал вице-президент ОАО «РЖД» Александр Салтанов, переговоры проходили в благожелательной и дружеской обстановке, ливийские власти демонстрировали всяческую заинтересованность в возобновлении строительства железной дороги Сирт – Бенгази. «Удалось договориться о переговорном механизме, который позволил бы выйти на восстановление финансового баланса в проекте и возмещение ущерба, нанесённого нашим объектам в Ливии», – сообщил Александр Салтанов. – В ближайшее время будет образована совместная комиссия по решению этого вопроса. Это только начало процесса, а сами переговоры обещают быть довольно трудными».

Проект строительства 554-километровой железной дороги Сирт – Бенгази оценивался в 2,2 млрд евро и должен был стать частью международного транспортного коридора на севере Африки. РЖД предлагали построить 30 железнодорожных и 23 автомобильных путепровода, четыре



ФОТО: ИВАН ШИШКОВ

крупных вокзала и 24 станций. Проект является самым крупным международным проектом компании.

Как сообщили «Гудку» в «Зарубежстройтехнологии», на момент возникновения вооружённых столкновений в Ливии специалисты оборудовали 100 километров земляного полотна, построили 30 искусственных сооружений, уложили 30 километров пути и 115 стрелочных переводов. Были построены пять бетонных заводов, два

До Аравской весны в Ливии уже была сделана определённая работа, потрачены значительные деньги

из которых уже начали производить продукцию. В Ливию успели привезти 1,3 тыс. единиц техники, в том числе 360 путевой и железнодорожной, – локомотивы, жилые вагоны, вагоны-мастерские, укладочные краны. Была полностью организована инфраструктура, построено шесть лагерей

для одновременного размещения более 1,5 тыс. человек.

В каком состоянии сейчас находится имущество компании, пока неизвестно.

Согласно отчётности РЖД по МСФО за 2010 год убыток от неисполненного контракта может достигнуть почти 16 млрд руб. Ко времени остановки работ в Ливии было оставлено основных средств на 6,4 млрд руб. и на миллиард руб. запасов. Правительство Муаммара Каддафи представило РЖД аванс в размере 14,568 млрд руб., который компания в 2011 году переоформила в долг. Определённая часть средств уже была передана подрядчикам, которые занимались ливийским контрактом. По этим средствам и по нанесённому ущербу и предстоят сложные переговоры.

Новые ливийские власти заинтересованы в развитии транспортного сообщения в стране. В частности, в декабре прошлого года в министерстве транспорта Ливии были проведены переговоры о возобновлении работы турецких транспортных компаний в стране.

Из Триполи уже поступила официальная телеграмма о том, что новые ливийские власти намерены возобновить сотрудничество с Россией, и сейчас очень важно, чтобы наши официальные органы скоординировали свои усилия в этом вопросе.

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ

## Вопрос Дня

Выживут ли на рынке операторские компании, не имеющие долгосрочных контрактов с крупными грузовладельцами?

Николай Досегаев, начальник управления транспортного обслуживания ЦФТО ОАО «РЖД»:

– Некорректно вести речь только о контрактах с крупными грузовладельцами, потому что мелкие и средние партнёры также дают базис для операторского бизнеса. Надо говорить о другом – выживут ли операторы, имеющие малый парк вагонов? Я думаю, что вряд ли. Операторы вынуждены будут либо укрупняться, либо продавать свой бизнес. К этому их ведут вполне предсказуемые экономические тенденции: прогнозируемое и уже наблюдаемое снижение спроса заставит искать способы появления более привлекательных услуг, которые будут основаны на уменьшении себестоимости. А этому как раз и способствует укрупнение компаний, в том числе за счёт слияний и поглощений.

Дмитрий Королёв, исполнительный директор НП «Совет операторов железнодорожного транспорта»:

– В результате реформирования отрасли сложился высоконкурентный рынок услуг по предоставлению универсального подвижного состава. Согласно устоявшейся бизнес-практике, на рынке с грузовладельцами заключаются рамочные годовые контракты. Однако твёрдым подтверждением заказа на предоставление вагонов является заявка, имеющая, как правило, месячный срок действия. Твёрдые заявки на квартал и более длительные периоды встречаются редко.

Вследствие сложившегося устойчивого профицита универсального подвижного состава на рынке услуг по его предоставлению наблюдается глубокая рецессия. В этих условиях выживание операторской компании зависит в первую очередь от того, насколько велика доля парка с высокой инвестиционной нагрузкой (приобретённого по цене выше 2 млн руб.). Если у оператора в основном дорожке инвестиционные вагоны, то в условиях рецессии возможности снижения стоимости его услуг минимальны. В случае если вагоны оператора уже окупили себя или имеют низкую инвестиционную нагрузку, то такой оператор чувствует себя гораздо увереннее в условиях жёсткой ценовой конкуренции на универсальный подвижной состав.

Сергей Гуцин, председатель совета директоров группы RAIL GARANT:

– Говорить о ликвидации компаний, работающих с розничными клиентами, смысла нет. Всегда будет сегмент розничной отправки, и всегда будет возможность в нём заработать. Однако, если кто-то из операторов специализируется на обслуживании крупных грузовладельцев, например, угольных или нефтяных компаний, не имея при этом долгосрочных гарантированных контрактов, то он может оказаться перед угрозой выхода из бизнеса. Самое правильное для оператора – диверсифицировать свою работу. Желательно иметь как крупных долгосрочных клиентов, так и систему сервиса для мелких, розничных грузовладельцев.

Дмитрий Золотарёв, генеральный директор транспортной логистической группы «Аппарель»:

– Мы видим стагнацию операторского рынка, но пока по нашему сегменту говорить о ликвидации операторов, обслуживающих автомобильную промышленность, не приходится. Заказы на заводах размещены и автомобили производятся, а мы их ведем. Результаты стагнации мы почувствуем во второй половине года, когда компании-производители пересмотрят свои рабочие планы. Раньше спада и, как следствие, ухода операторов с рынка я не предскажу – наши клиенты уже заказали комплектующие, подписали контракты на сбыв и их производства точно не остановятся. Поэтому до конца первой половины года ухода с рынка операторов в своём сегменте я не прогнозирую.

Андрей Громовой, генеральный директор ООО «Промнерудтранс»:

– Проблема в сужающейся грузовой базе – это когда оператор, отработав месячный контракт, может уже не найти следующий договор с тем клиентом, с которым он работал. Но её решение заключается в одном – возможности предлагать клиентам наиболее привлекательные ценовые условия, в том числе и за счёт демпинга. Но это не означает исчезновения операторских структур – скорее, в текущем году будет их укрупнение и слияние.

Александр Метелкин, начальник отдела маркетинга ООО «Фирма «Трансгарант»:

– Безусловно, наличие долгосрочных договоров благоприятно влияет как на бизнес оператора, так и на бизнес грузовладельца. Однако их отсутствие не является определяющим фактором, непосредственно влекущим за собой потерю позиций. На мой взгляд, ёмкость рынка железнодорожных перевозок достаточно большая и успех оператора в достаточной мере будет зависеть от ценовой политики и качества предоставляемых услуг.



ТЕХНОЛОГИИ

Софт для логистики

ПРОГРАММА УПРОСТИТ ПЕРЕВОЗКИ СПГ

Компания «ИТЛ Консалтинг» внедрила автоматизированную систему управления железнодорожной станцией необщего пользования ООО «НОВАТЭК-Трансервис».

Как сообщил директор по развитию «ИТЛ Консалтинг» Евгений Петянин, для «НОВАТЭКа» предложено решение, которое впервые учло особенности перевозки сжиженных углеводородов по железной дороге. Основная цель проекта – автоматизация цепочки бизнес-процессов «от подачи вагона на путь необщего пользования до выхода вагона на пути ОАО «РЖД».

«В нашей системе автоматизированы процессы, связанные с планированием отгрузки, подбором годных вагонов, мониторинг их движения по станции и далее по всему маршруту следования до порта», – отметил Евгений Петянин, добавив, что внедрённая система позволила заказчику учитывать особенности перевозки сжиженных углеводородных газов.

«НОВАТЭК-Трансервис» не только управляет станцией, но и организует перевозку в целом, обеспечивает потребности Пуровского завода по переработке конденсата в отгрузке сжиженного углеводородного газа и доставке продукта клиенту.

Новый софт-продукт построен на базе TMS систем «CTRL+Вагон» и «ЖД Диспетчер», говорится в сообщении компании-интегратора. В рамках реализации соглашения была проведена интеграция базовых TMS со сбытовым и финансовым модулем группы компаний ОАО «НОВАТЭК», а также с системой «ЭТРАН».

По словам руководителя проекта компании «ИТЛ Консалтинг» Натальи Стуловской, новый бизнес-процесс управления станцией позволит учитывать особенности эксплуатации и дополнительные требования к вагонам для перевозки сжиженных углеводородных газов. Компания является дочерним предприятием ООО «НОВАТЭК» – второго по объёмам добычи природного газа в стране.

Между тем в пресс-службе головной компании отказались комментировать запуск нового автоматизированного софт-продукта. Как сообщил источник в руководстве «НОВАТЭКа», это связано с соглашением о конфиденциальности, подписанным с «ИТЛ Консалтинг» перед началом реализации проекта.

Тимофей Жуков

КОНКУРЕНЦИЯ

Махнула хвостом

УЛОВ ПРЕДПОЧИТАЕТ ЗАРУБЕЖНЫХ ПЕРЕКУПЩИКОВ



По предварительным данным Федерального агентства по рыболовству, объём вылова (без учёта вылова во внутренних водоёмах и аквакультуры) составил в прошедшем году 4,3 млн тонн, что на 0,54% больше показателя 2011 года. Однако объём внутренних железнодорожных перевозок рыбы упал. И первые месяцы 2013 года тенденцию не меняют.

По данным ОАО «Рефсервис» («дочка» ОАО «РЖД», специализирующаяся на перевозке скоропортящихся грузов), если в 2011-м он составил 802,4 тыс. тонн, то в 2012-м – 755,8 тыс. тонн, то есть на 5,8% меньше.

Сама компания в прошлом году перевезла 229,3 тыс. тонн рыбы, что меньше, чем в 2011-м (256 тыс. тонн), на 10,4%. Правда, в 2013 году, по словам начальника отдела маркетинга «Рефсервиса» Екатерины Божко, в компании прогнозируют увеличить показатель до 256,8 тыс. тонн, то есть на 11,7%, за счёт привлечения грузов в ускоренные поезда с Октябрьской и Дальневосточной дорог.

У другого крупнейшего игрока российского рынка железнодорожных перевозок рыбы – ООО «Альянс Восток – Запад» – в 2012 году дела сложились лучше, чем в 2011-м. Компания перевезла 74,88 тыс. тонн рыбы

вместо 58,175 тыс., то есть на 28,7% больше. По словам её генерального директора Виталия Момота, рыба, как и в прошлом году, перевозилась только ускоренными поездами.

Третий крупный игрок – ООО «Дальрефтранс» – в прошлом году отправил по железной дороге из Владивостока по регионам (как обычными, так и ускоренными поездами) порядка 69,885 тыс. тонн рыбопродукции. Это, как отметил начальник отдела железнодорожных перевозок компании Павел Гришин, на 20% больше, чем в 2011-м. Тем не менее рефрижераторные сцепы, по его словам, на всём пути следования продвигались медленно.

Как рассказал источник в Дальневосточном территориальном центре фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД», в прошлом году со станций ДВЖД в вагонах-термосах и рефрижераторных секциях отправлено около 400 тыс. тонн морепродуктов. Практически столько же в данный подвижной состав было погружено и в 2011 году. Сегодня, по данным источника, в вагоны «Рефсервиса» на дороге грузится 25–30% рыбы.

Для рынка перевозок данного вида продукции сегодня характерна конкуренция со стороны большого количества прочих собственников изотермического подвижного со-

става и транспортных компаний, «которые самостоятельно определяют свою производственную и ценовую политику». Среди них, кроме вышеозначанного «Альянса Восток – Запад» – «Компания «Восточный Меридиан», «СВ-Транспорт», «Техпром», «Гудман», «Виал Транс», «Востокрефсервис».

Упадения общего объёма перевезённой внутри страны рыбы и его мизерности как такового относительно объёма вылова (755,8 тыс. тонн против 4,3 млн тонн) тоже есть объяснение. Это, по мнению старшего аналитика ИФК «Солид» Артура Ахметова, «предприимчивые зарубежные перекупщики», которые скупают рыбу как сырьё, перерабатывают её на своих заводах и продают Европе и России уже с добавленной стоимостью.

«Учитывая, что ещё два года назад доля Китая в общем объёме экспорта рыбы составляла 64%, то факт того, что и сейчас большая часть рыбы «уплыла» в эту страну, очевиден», – говорит он.

Вылов в этом году, по прогнозу господина Ахметова, может увеличиться на 20%. Однако изменения ситуации по перевозке рыбы внутри страны в лучшую сторону ожидать не стоит – пока, говорит эксперт, всё играет против.

МАРИГАТА МЕНЬШАКОВА

Документ

Решили не судиться

Компания пошла на уступки ФАС, хотя виновной в нарушении антимонопольного законодательства себя не считает



«Никаких фактов принуждения, тем более документально подтверждённых, нам предъявлено не было, поэтому компания будет продолжать эту работу», – говорит Алексей Васильев. – Более того, в самом предупреждении содержится требование о направлении разъяснений исполнителям о порядке заключения указанных

Елена Кунаева, по сравнению с январём прошлого года скорость доставки увеличилась на 12,2% благодаря установлению контроля за продвижением грузов. Правда, скорость порожних почти не изменилась. Компания ведёт работу с грузополучателями, чтобы разрешить эту ситуацию к обоюдной выгоде, и штрафы

чём грузоотправители в пути имеют возможность корректировать ГУ-12. В то же время просрочка доставки вагона на 11 суток означает фактически его бесплатную за счёт РЖД транспортировку. Поэтому сформировался целый бизнес по автоматическому взысканию с РЖД средств. За последние два года сумма штрафов возросла в несколько раз. С рядом компаний РЖД удалось договориться, но риски предъявления новых требований растут с оживлением перевозок весной.

РЖД внесли в Минтранс предложение о корректировке Устава железных дорог, который бы снижал размер штрафов и разделял ответственность за срыв сроков доставки грузов и порожних вагонов. При этом за просрочку в доставке последних ответственность должна быть ниже, чем за гружёные рейсы, из-за того, что характер их перемещения не определяется перевозчиком.

Сергей Плетнёв

Никаких фактов принуждения, тем более документально подтверждённых, нам предъявлено не было, поэтому компания будет продолжать эту работу

(т.е. с изменённым сроком доставки) договоров на сеть до 8 февраля этого года».

Сейчас на сети сложилась непростая ситуация со скоростью доставки вагонов, особенно порожних. Однако, как говорит генеральный директор ЦФТО ОАО «РЖД»

за январь уже уменьшились на 50 млн руб. по сравнению с прошлым годом.

Ситуация сложная, и здесь не всё зависит от РЖД. Порожние вагоны идут на промышленные станции, которые подают заявки, не согласовывая их с РЖД. При-

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



Ситуация

# Слишком много пряников

Жёсткий стиль руководства вывел дистанцию в передовые

«Тупик непонимания» – так называлась статья, опубликованная в «Гудке» 11 сентября 2012 года. Речь в ней шла о непростых взаимоотношениях между работниками и начальником Жигулёвской дистанции пути Куйбышевской дороги. После выступления газеты на предприятии были проведены собрания с участием представителей Куйбышевской дирекции инфраструктуры и профсоюза.

Однако в «Гудок» по-прежнему шли анонимные сообщения о том, что ничего не изменилось – начальник дистанции Владимир Крючков продолжает выносить несправедливые взыскания, увольняет без причины людей, а у путейцев нет необходимых инструментов... И тогда Роспрофжел решил отправить свою комиссию и на месте проанализировать ситуацию на предприятии, пригласив представителя нашей газеты.

Первый разговор с работниками Жигулёвской дистанции состоялся на околотке станции Курумоч, и начался он с жалоб. Правда, не на руководителя, а на зимнюю спецодежду. Дескать, в мороз в ней и холодно, и сыро, а поскольку воздух она пропускает плохо. Кроме того, и движения сковывает. Многие даже сменили её на костюм «рыбака». Недовольны люди и зарплатой – хотелось бы иметь повыше. Средняя зарплата монтера пути здесь – более 24 тыс. руб. Но в Самарской области немало предприятий, где платят больше. «Рабочие если и увольняются, то только из-за денег, – говорят в коллективе. – А вот у бригадиров и мастеров другая история».

«С Крючковым работать невозможно, – заявил Александр Асеев, монтер пути 5-го разряда. – У меня, например, высшее образование. Я десять лет трудился на дистанции мастеров, и вполне нормально. Но при нынешнем руководителе каждый день ждешь выговора. У него такой стиль: если что, по его мнению, не так – сразу взыскание». Говорил Александр Асеев без обиняков, открыто. Значит, за критику начальник всё-таки не преследует, хотя аноним и уверяет, что она ведёт, как правило, к уволь-



АНОТ. ФОТО (АМЕРИКА, СТОУН)

Жизнь не состоит лишь из чёрного и белого, в ней есть масса оттенков

нению. Так же откровенно критиковали Крючкова даже те, кто работает рядом с ним в конторе.

Но выговоры и замечания тут действительно льются рекой. Если при прежнем руководстве в 2011 году было вынесено 8 взысканий, то в 2012-м при Крючкове – 58.

«А что делать, если люди не выполняют свои обязанности? – говорит Владимир Николаевич. – Это узаконенная мера воздействия на нерадивых работников».

Следует заметить, что по представлению правового инспектора труда Самарского филиала дорпрофжела на Куйбышевской дороге были отменены взыскания в отношении 17 человек. «Но по формальным признакам, – пояснил заместитель председателя дорпрофжела Николай Володин. – Кто-то в течение трёх суток не был ознакомлен с приказом, с других не потребовали объяснений».

Получается, по сути взыскания вынесены абсолютно пра-

вильно, просто формальности не были соблюдены. В то же время настораживает тот факт, что взысканий меньше не становится. Да и текучесть кадров на предприятии очень высока – 22,5 %, причем 60% командиров среднего звена трудятся меньше года. Стажа работы больше пяти лет в дистанции никто из дорожных мастеров и начальников участка не имеет. Многие из них являются «исполняющими обязанности». Показатель сменяемости дорожных мастеров за 2012 год просто зашкаливает – 75 процентов! Из 14 мастеров уволились девять. Из трёх начальников участка – два.

Парадокс, однако, заключается в том, что при всем при этом Владимир Крючков всего лишь за год вывел дистанцию пути, которая прежде оспорила успехами не блистала, в передовые. По итогам третьего квартала 2012 года она заняла второе место в сетевом соревновании. Оценка содержания пути здесь – 25 баллов при 32 в среднем по

сети. Начальнику Жигулёвской дистанции пути – всего 30 лет. Чтобы в таком возрасте за год изменить положение дел на предприятии, где работает более 400 человек, необходимы характер, знание дела и такой редчайший дар, как талант организатора. Так что он явно личность неординарная.

Как призналась председатель профсоюзной организации Светлана Пославская, не раз оппонировавшая Крючкову, до его прихода люди

Да и о благополучии коллектива заботится. Так, рассказывают, именно он добился, чтобы предприятию отдали долги за снегоуборку. Когда возникает нехватка средств на оплату труда, начинает звонить по инстанциям, чтобы решить проблему.

«А, может, это вовсе и не его заслуга», – проворчал один из работников.

«Не любят вас тут», – сказала я Крючкову. «А тех, кто требует, всегда не любят, – ответил он. – Да и не для того

*Руководитель, как локомотив, должен вести коллектив за собой. Да, иногда при этом даже искры летят*

чувствовали себя несколько расслабленно. Прежде со стороны руководства не было столь жёсткого контроля. Поэтому, когда новый начальник стал крепко закручивать гайки, многие возмутились. «Зато сейчас дисциплина в коллективе очень хорошая, – говорит Светлана Александровна. – Все знают, что посачковать не удастся. Крючков всё и всех проверит».

мы работаем, чтобы нас любили».

Все это так, но ведь встретила я в жизни и жёстких, требовательных руководителей, которых в коллективе не только уважали, но и любили. Может быть, и Владимиру Николаевичу стоило бы вспомнить о том, что у его подчинённых тоже есть самолюбие, гордость и амбиции. И задуматься, почему в коллективе

не нашлось никого, кто бы его безоговорочно поддерживал. А также где лежит граница между требовательностью и грубостью. Жаль, если он её не найдёт.

Справедливости ради стоит добавить, что после многочисленных собраний, проверок, выступлений в прессе ситуация на дистанции несколько изменилась. Если раньше планёрка начиналась в 7 утра, что возмущало мастеров и бригадиров, то теперь – на 15 минут позднее. Не рано ли? Но раз рабочий день начинается в 8 утра, то спланировать его надо заранее. Кстати, согласно распоряжению Центральной дирекции инфраструктуры, дорожные мастера и бригадиры имеют право на дополнительный отпуск за ненормированный рабочий день. Может, стоит подумать, подпадают ли ранние планёрки под понятие ненормированного рабочего дня? Определённые усилия над собой Крючков тоже сделал. Это признаёт и профсоюзный лидер Светлана Пославская: «Владимир Николаевич стал по-другому разговаривать с людьми. Раньше на планёрках мог возмутиться, повысить голос. Сейчас старается сдерживать себя».

«Конфликт между работодателем и работниками вечен. У коллектива есть такое понятие, как инертность. А у начальника такая обязанность, как требовательность, – говорит первый заместитель руководителя департамента социального партнёрства, труда и заработной платы аппарата ЦК Роспрофжела Андрей Карабанов. – Руководитель, как локомотив, должен вести коллектив за собой. Да,

иногда при этом даже искры летят. Но от этого должно выигрывать производство. И всё это при одном условии – не должен нарушаться Трудовой кодекс».

Именно это и было главной целью работы комиссии – проверить, нарушалось ли на Жигулёвской дистанции трудовое законодательство. И сделано это было очень серьёзно, вдумчиво, профессио-

нально. Профсоюзные работники беседовали с людьми, анализировали правильность выплат...

«На этой дистанции есть коллектив, замечательный, зубастый. Но здесь нет нарушений трудового законодательства в том объёме, как написано в анонимках», – пришёл к выводу Андрей Карабанов. Тем не менее в отчёте он объективно отметил, что начальник дистанции проводит «очень жёсткий стиль руководства, который выражается в многочисленных дисциплинарных взысканиях и устных высказываниях вроде «ты не справишься». В коллективе устоялось мнение, что Крючков предъявляет завышенные требования к работникам, зачастую несправедливо наказывается. В личной беседе Владимиру Николаевичу было высказано предложение скорректировать стиль взаимоотношений с подчинёнными в рамках Кодекса деловой этики ОАО «РЖД». Сама же ситуация взята профсоюзом на контроль. И это – добрый пример взаимодействия отраслевого профсоюза и газеты, поднявшей непростую тему.

Пока в этой истории не поставлена точка. Время, думаю, все расставит по своим местам. Оно даёт возможность каждому осмыслить своё поведение, отношение друг к другу и к работе. А также понять, что жизнь не делится на чёрное и белое – в ней есть масса других оттенков.

С каждым годом всё в этой жизни меняется. Раздача «пряников» на производстве уходит в прошлое. Никто сегодня не будет платить зарплату только за то, что ты приходишь на работу, – надо ещё и что-то делать. В ОАО «РЖД» не случайно принят Кодекс деловой этики. Принципы, которые в нём заложены, не так уж сложны: каждый работник должен осознавать и выполнять свои обязанности без напоминаний и поучаний. Если добавит к этому корректное отношение и умение слушать друг друга, то и поводов для конфликта, возможно, не будет.

**НАТАЛЬЯ КУЗИНА,**  
спец. корр. «Гудка»  
САМАРА – МОСКВА

## Благодарность

## Как велит сердце

Работники СВЕРДЛОВСКОГО РЕЗЕРВА проводников взяли шефство над местным Домом РЕБЁНКА

Наше учреждение не имеет никакого отношения к железнодорожному транспорту. И тем не менее мы решили обратиться в вашу газету, чтобы выразить свою искреннюю признательность людям, непосредственно связанным с железной дорогой.

Любая работа с детьми требует особых душевных сил, мудрости, терпения и многих других качеств. А уж если это дети-сироты, тут ответственность увеличивается во много раз. Кому как не нам, работникам специализированного Дома ребёнка, знать об этом.

Но одно дело, когда это твоё призвание на всю жизнь, и совсем другое, когда человек просто не может спокойно пройти мимо чужой беды, занимается этим не по долгу службы, а по велению сердца.

За годы своей работы мне не раз приходилось сталкиваться с такими людьми, и это особенно радует, потому что в нынешних условиях любая помощь и внимание со стороны особенно ценны для нас. У нашего Дома ребёнка много добровольных помощников, и за это им всем низкий поклон.

Вот так же несколько лет назад пришёл к нам начальник поезда Свердловского резерва проводников Фазит Исраевич Исмагилов. Он жил неподалёку, знал о существовании Дома ребёнка. Тогда и появилось у него желание принять участие в жизни наших маленьких воспитанников, многие из которых остались сиротами при живых родителях.



ФОТО: ЮЛИЯ ДОМА РЕБЁНКА

Чуть позже к нему присоединились и другие начальники поездов и поездные бригады. Эту инициативу поддержал и начальник Свердловского резерва проводников Юрий Александрович Горшков. И с тех пор железнодорожники – наши частые и желанные гости.

Как же радуются малыши каждому их приходу! Ребята своим шефам и песенки споют, и стихи расскажут, и новые игрушки покажут. Но и сами гости никогда не являются с пустыми руками. Они не раз покупали игрушки, памперсы и одноразовые полотенца, оплатили кухонную мебель, непременно приносят детишкам сладости. Но дороже всего те искренние участие, доброта, сердечность,

**Фазит Исмагилов (на фото) – желанный гость в Доме ребёнка**

которые дарят детям эти замечательные люди.

От имени всего нашего коллектива хочу поблагодарить Юрия Александровича Горшкова, Фазита Исраевича Исмагилова и их коллег за помощь и поддержку, заботу и внимание к нашим маленьким воспитанникам. Крепкого им всем здоровья, счастья и благополучия их семьям!

С искренним уважением,

**ЛАРИСА ПАПУЛОВА,**  
главный врач филиала № 4  
«Специализированный дом ребёнка»  
ЕКАТЕРИНБУРГ

## Разъяснение

## Выплаты по договору

НЕ ВСЕ ПЕНСИОНЕРЫ МОГУТ РАССЧИТЫВАТЬ НА ЕЖЕМЕСЯЧНУЮ МАТЕРИАЛЬНУЮ ПОМОЩЬ

*– Я отработал на транспорте 40 лет. Свою трудовую деятельность начинал со стрелочника, был составителем поездов, дежурным по станции, начальником станции, ревизором по безопасности движения. В 2010 году ушёл на пенсию. Я почётный железнодорожник, почётный работник Приволжской дороги. В НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» не вступил. То ли в связи с этим, то ли по какой-то иной причине никаких выплат из фонда «Почёт» не получаю. Я хотел бы, чтобы мне разъяснили, кто имеет право на такие дополнительные выплаты, а кто нет и почему.*

**Михаил Билал**  
Саратов

– Уважаемый Моисей Иосифович!

В соответствии с решением правления ОАО «РЖД» и принятием Коллективного договора на 2008–2010 годы было установлено, что ежемесячная материальная помощь, выплачиваемая через БФ «Почёт», оказывается неработающим пенсионерам (в том числе награждённым знаком «Почётный железнодорожник»), не имеющим права на государствен-

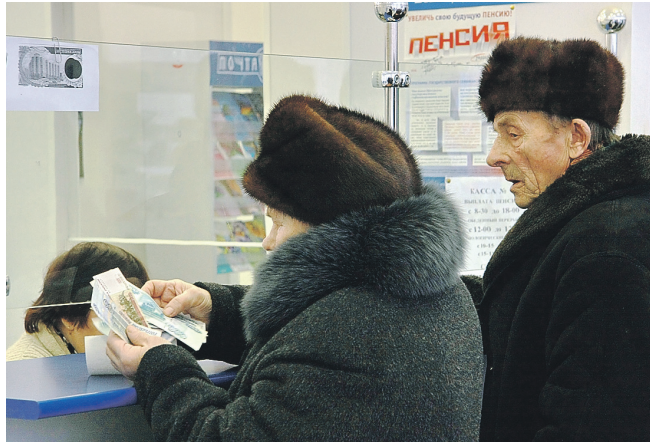


ФОТО: ИТАР – ТАСС

Для получения выплат имеет значение не только стаж

ное пенсионное обеспечение и уволенным в связи с выходом на пенсию до 1 января 2008 года из ОАО «РЖД» или до 1 октября 2003 года из организации федерального железнодорожного транспорта, имущество которых внесено в уставный капитал компании. При этом общий стаж их работы в указанных организациях должен быть не менее 15 лет.

Эти условия сохранены и в коллективном договоре ОАО «РЖД» на 2011–2013 годы.

Для улучшения своего материального положения после выхода на пенсию вы могли

воспользоваться правом своевременного присоединения к договору негосударственного пенсионного обеспечения. Вступить в негосударственный пенсионный фонд «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» вы отказались.

В настоящее время вы зарегистрированы в Благотворительном фонде «Почёт» и получаете единую помощь к Дню пожилого человека. Поскольку вы увольнялись в связи с выходом на пенсию в 2010 году, ежемесячные благотворительные выплаты вам не положены.

**ГЕННАДИЙ НЕЛИПА,**  
заместитель начальника  
Приволжской железной  
дороги по кадрам и социальным вопросам



## ОБРАЗОВАНИЕ

## Под одну черту

ПЕДАГОГАМ РАССКАЖУТ, КАК УЧИТЬ ДЕТЕЙ



ФОТО: ИТАР – ТАСС

МИНОБРНАУКИ ОПУБЛИКОВАЛО ДЛЯ ШИРОКОГО ОБСУЖДЕНИЯ ПРОЕКТ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ СТАНДАРТОВ ПЕДАГОГА.

С помощью нового документа чиновники впервые хотят установить единые требования к содержанию и качеству профессиональной педагогической деятельности, оценивать уровень квалификации при приёме на работу и при аттестации, а также формировать должностные инструкции и разработать федеральные государственные стандарты педагогического образования. «В стремительно меняющемся открытом мире главным профессиональным качеством, которое педагог должен постоянно демонстрировать своим ученикам, становится умение учиться. Готовность к переменам, мобильность, способность к нестандартным трудовым действиям, ответственность и самостоятельность в принятии решений – все эти характеристики деятельности успешного профессионала в полной мере относятся и к педагогу», – предупреждает документ.

Большое внимание в проекте стандартов уделяется вопросам работы педагога с детьми, имеющими проблемы в развитии и ограниченные возможности. При формулировании итоговой версии документа будут также учитывать региональный компонент (работу учителя в сельских школах или в мегаполисе, моноэтнический или полиэтнический состав учащихся и др.) и школьный (математический лицей, инклюзивная школа и др.). Учитывая особую роль в общем среднем образовании таких предметов, как математика и русский язык, обязательность их в ЕГЭ для всех без исключения выпускников школ, в приложениях к документу отдельно выделяются профстандарты педагога по этим дисциплинам.

Чтобы обеспечить действенный общественный контроль на всех этапах работы над стандартом, разработчики концепции предлагают создать независимую общественную ассоциацию «Профессиональ-

Новейшие технологии учителя должны освоить не хуже учеников

ный стандарт педагога – 2013», наделив её необходимыми правами и полномочиями. Наряду с этим остро встанет вопрос новых компетенций для педагогов, которые должны включать умение работать с одарёнными учащимися или в условиях реализации программ инклюзивного образования, преподавание русского языка ученикам, для которых он не является родным, работу с социально запущенными и социально уязвимыми учащимися.

«Если говорить о стандартах в ракурсе требований к педагогу, то, с одной стороны, это безусловный плюс, который показывает требования, предъявляемые к современному учителю, но, с другой стороны, это может обернуться средством избавления от неугодных администрации учителей, – рассуждает заместитель председателя комитета Госдумы по образованию Виктор Шудегов. – Несколько лет назад речь шла о том, что под последнюю категорию подпадает каждый шестой учитель и каждый десятый преподаватель в вузе». Эксперт считает, что в первую очередь государству нужно создать условия для повышения квалификации, обучать информационным технологиям не только школьников, но и педагогов, чтобы сделать их более продвинутыми.

«При нынешней системе управления образованием я боюсь, что все эти нормативы не отменят предыдущие, а лягут «сверху»: до учителя всё дойдёт в виде дополнительных инструкций и отчётов. Документ изобилует повелительными наклонениями: «должен», «обязан», – отмечает сопредседатель профсоюза «Учитель» Андрей Демидов. – На наш взгляд, нужно сделать стандарт по классному руководителю – вывести эту работу в должность с отдельной зарплатой, а концепцию в целом сократить, потому что ответственность учителя и так предусмотрена в законе об образовании».

НАТАЛЬЯ САВЕЛЬЕВА

## СТАТИСТИКА

## Довольны жизнью

ПОДРОСТКИ СТАЛИ РЕЖЕ ПИТЬ И КУРИТЬ

УРОВЕНЬ УПОТРЕБЛЕНИЯ АЛКОГОЛЯ И ТАБАКА СРЕДИ ПОДРОСТКОВ СНИЖАЕТСЯ – ОБ ЭТОМ СВИДЕТЕЛЬСТВУЮТ ДАННЫЕ ОТЧЁТА ЕВРОПЕЙСКОГО РЕГИОНАЛЬНОГО БЮРО ВСЕМИРНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ.

Исследование поведения детей школьного возраста в отношении здоровья охватило около 162 тыс. подростков в возрасте 11, 13 и 15 лет в 35 странах Европы и Северной Америки. Их поведение изучалось с помощью самых разнообразных показателей здоровья: учитывались полученные травмы, физическая активность, психологическое и физическое насилие, а также сексуальное поведение, описывались социальные и экономические условия жизни молодых людей – положение в семье, контакты с друзьями и школьный опыт.

В целом уровень употребления алкоголя и табака в России остаётся высоким по сравнению с другими странами, участвующими в исследовании. Однако эти показатели ниже, чем в любой из стран, входивших в состав Советского Союза. Число 13-летних девочек, которые курят не реже одного раз в неделю, с 2006 года снизилось почти в



ФОТО: ИТАР – ТАСС

Школьникам есть чем заняться и без вредных привычек

три раза, 15-летние девочки и мальчики тоже курят теперь значительно реже. Постоянно возраставший с 1998 по 2006 год уровень употребления алкоголя также снизился как среди девушек, так и среди юношей. Кроме того, у подростков в целом наблюдается высокий уровень удовлетворённости – 81% девочек и 86% мальчиков в возрасте 15 лет вполне довольны своей жизнью. Эти показатели выше средних, и по сравнению с 2006 годом они существенно выросли.

«В России сейчас идёт мощная антиалкогольная и анти-табачная кампания, в том

числе в сети Интернет. Так как подростки эмоционально мобильны и их сознание неустойчиво, то они быстро могут переключиться с одного вида деятельности на другой, если предоставить им здоровую научную информацию, – объясняет директор учебного центра по избавлению от вредных привычек Виктор Гринченко. – Но надо, чтобы такая работа проводилась постоянно. Если она прекратится, в силу своей эмоциональной неустойчивости подростки могут вернуться к тому уровню употребления алкоголя и табака, какой был до этого».

Однако директор Центра исследований федерального и регионального рынка алкоголя Вадим Дробиз говорит о том, что, несмотря на принимаемые меры, наблюдается рост потребления алкоголя на 2–3% в год и это фиксирует Росстат. «Кампания не достигает результатов, – считает он. – Подростки должны видеть перспективу на примере более старших, должна быть молодёжная программа. А пока у них нет позитивных примеров, о сокращении потребления алкоголя и табака речи идти не может», – считает он.

НАТАЛЬЯ САВЕЛЬЕВА

## Жильё

## Дадут отсрочку

ЗАКОНОДАТЕЛИ СОВЕТУЮТ ГРАЖДАНАМ ПОДУМАТЬ  
О КАПИТАЛЬНОМ РЕМОНТЕ ДОМА

ФОТО: СЕРГЕЙ БОЖИЧЕВ

ЖИЛЬЦАМ ПРЕДОСТАВЛЯТ БОЛЬШЕ ВРЕМЕНИ  
ДЛЯ ВЫБОРА СПОСОБА НАКОПЛЕНИЯ СРЕДСТВ  
НА КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ ДОМОВ.

Такие поправки к нашумевшему закону о капитальном ремонте разработали члены комитета Госдумы по жилищной политике и жилищно-коммунальному хозяйству и Объединённого экспертного совета, решив совместными усилиями устранить болевые точки нового закона. По словам председателя комитета Госдумы Галины Хованской, от способа накопления средств на капитальный ремонт (сейчас документ предоставляет право как откладывать деньги самим, так и отчислять в «общий котёл») будет зависеть, когда и насколько эффективно граждане смогут благоустроить свой дом, и торопить их с этим выбором не следует. «Предполагается, что за два месяца, которые к тому же попадают на время отпусков, люди должны не только принять окончательное решение, но и успеть провести общее собрание жильцов и пройти всю процедуру, вплоть до открытия счёта. Сделать это практически невозможно, поэтому мы предлагаем продлить этот срок», – говорит Галина Хованская.

Жильцы, которые не успеют отстоять своё право на самостоятельное накопление средств, автоматически попадут в систему «общего котла». В этом случае управлять накопленными средствами будут уже не сами граждане или товарищества собственников жилья (ТСЖ), а региональный оператор, который появится во всех субъектах Федерации

ЖИТЕЛЯМ МНОГOKВАРТИРНЫХ ДОМОВ ПРЕДЛАГАЮТ  
ВЗЯТЬ НА СЕБЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА СОСТОЯНИЕ  
ОБЩЕГО ЖИЛЬЯ

в 2014 году. При этом, как отмечает Галина Хованская, пока неизвестно, кто будет контролировать его деятельность и как власти смогут гарантировать сохранность средств при повышении уровня инфляции или, например, в случае кризиса. «Если жильцы заводят собственный счёт в банке, то могут быть уверены, что, когда придёт время делать ремонт, они смогут воспользоваться этими средствами. В «котловом» случае реги-

Определиться, какие дома поставить в очередь

на капитальный ремонт, региональные власти

должны сразу на 20 лет вперёд

ональный оператор будет выступать в роли и подрядчика, и исполнителя, и наблюдателя. И никаких гарантий он не даёт», – отмечает она.

Именно оператор на основании решения жилищной инспекции региона будет определять порядок ремонта домов, причём повлиять на эту очередь сами жильцы не смогут. Определиться же с тем, какие дома поставить в очередь на капитальный ремонт, региональные власти должны сразу на 20 лет вперёд. «Такая спешка по меньшей мере непредусмотрительна, ведь за эти годы ситуация с жилищным фондом страны изменится, – подчёркивает Галина Хованская. – У нас могут появиться дома, которые

остро нуждаются в капитальном ремонте, но по тем или иным причинам в перечень они не вошли. В то же время, начав лично копить деньги, жители получат возможность решить эту проблему самостоятельно, до того, как до них дойдёт очередь».

Как утверждает координатор Объединённого экспертного совета Василий Рыбаков, если жильцы начнут сами заботиться о своих домах и проводить все восстановительные работы постепенно, то капитальный ремонт им может вообще не понадобиться. «Так уже происходит в большинстве стран Европы, и число ава-

Определиться, какие дома поставить в очередь

на капитальный ремонт, региональные власти

должны сразу на 20 лет вперёд

рийных домов там значительно ниже, чем у нас», – говорит эксперт. По его мнению, принимать окончательное решение по признанию дома аварийным тоже должны жильцы. «Конечно, при этом нужно опираться на результаты как государственной, так и независимой экспертизы, – отмечает Василий Рыбаков. – А для граждан, которые будут пытаться скрыть, что дом находится в аварийном состоянии, должно быть установлено суровое наказание. Такие меры помогут привить жильцам чувство ответственности за свою собственность, а главное, снизить число аварийных домов».

МАРИЯ ХЛОПОТИНА

## ПЕРСПЕКТИВА

## Ликвидировать как класс

СПОСОБЫ БОРЬБЫ С СИРОТСТВОМ ПРЕДЛАГАЮТ ОБСУДИТЬ

РАЗРАБОТЧИКИ ПРОЕКТА ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ «РОССИЯ БЕЗ СИРОТ» ПРИГЛАШАЮТ К ОБСУЖДЕНИЮ ДОКУМЕНТА.

Оставить комментарии и замечания к документу, разработанному аппаратом уполномоченного при президенте по правам ребёнка, можно на сайте <http://россия-без-сирот.рф> – Павел Астахов обещает учесть все поступившие предложения и конструктивную критику. В середине марта программа будет представлена руководству страны.

Разработку программы детский омбудсмен инициировал ещё в 2011 году.

ФЦП рассчитана на семь лет и направлена на снижение уровня семейного и детского неблагополучия, профилактику социального сиротства, развитие семейных форм устройства детей, оставшихся без попечения родителей, а также расширение правовых, материальных и социальных гарантий их полноценного развития и воспитания.

Ответственным исполнителем программы станет правительство. Финансировать её будут из федерального бюджета, с привлечением средств из региональных бюджетов и



ФОТО: ИТАР – ТАСС

внебюджетных источников, в том числе общественных организаций.

По данным Павла Астахова, ежегодно на содержание каждого воспитанника детдома выделяется от 260 до 600 тыс. руб. «Но для ребёнка нет ничего лучше семьи. Целесообразнее потратить эти деньги не на казённые учреждения, а на поддержку родителей, которые возьмут сироту на воспитание», – уверен детский омбудсмен.

«Вряд ли за семь лет реально искоренить сиротство как явление, – полагает директор Фонда профилактики социального сиротства Александра Марова. – На начало 2012 года из числа состоявших на учёте 654355 детей-сирот и детей, оставшихся

Самый лучший детский дом не заменит ребёнку семьи

без попечения родителей, 105688 (16,2%) находились под надзором в интернатных учреждениях. Остальные попали под опеку или в приёмные семьи. При этом из числа ежегодно выявляемых сирот каждый четвёртый ребёнок (около 25,2 тыс.) попадает в интернатное учреждение. Но даже если всех этих сирот устроят в семьи, к сожалению, другие дети будут терять родителей в силу естественных причин, – пояснила эксперт. – Поэтому и нужно заниматься профилактикой социального сиротства». По словам эксперта, важно, что разработчики программы обратили внимание на проблему от-

казов от новорожденных детей в детдомах. «Раньше у чиновников руки до откатчиков не доходили, – отмечает Александр Марова. – Казалось бы, что случится за несколько месяцев с ребёнком, который оказался в доме малютки? Но даже столь короткое время пребывания в казённом учреждении оборачивается сильным отставанием в развитии». При этом, по мнению эксперта, дальнейшая работа по программе «Россия без сирот» должна соотноситься с уже принятой Национальной стратегией действий в интересах детей и подзаконными актами и законопроектами, которые сегодня разрабатываются в Госдуме.

Вместе с тем эксперты опасаются, что заявленное в программе сокращение интернатных учреждений может обернуться «закрытием ради закрытия». Так, уже есть случаи механической ликвидации малокомплектных детских домов и перевода их воспитанников в более крупные учреждения. Директор благотворительной общественной организации «Перспективы» Мария Островская считает, что детдома должны «таять» подобно сахару, а не «рубиться на куски».

ЛЮБОВЬ ГРИБАНОВА



Конкурс

Ой, Вань, гляди, какие клоуны

ЮБИЛЕЙНЫЙ ФЕСТИВАЛЬ «МОСКВА – ТРАНЗИТ – МОСКВА» ЗАВЕРШИЛСЯ



ЛУЧШИЕ КОНКУРСАНТЫ ОТБОРОЧНОГО ТУРА 10-ГО МЕЖДУНАРОДНОГО ФЕСТИВАЛЯ ЮМОРА И ЭСТРАДЫ УЧАСТВОВАЛИ В ГАЛА-КОНЦЕРТЕ, КОТОРЫЙ В МИНУВШЕЕ ВОСКРЕСЕНЬЕ СОСТОЯЛСЯ В ЦДКЖ.

За кулисами большого зала тесно. Фокусник в смокинге дрожащими пальцами поправляет галстук. «Ой, извините!» – задевает его ногой девочка, растягиваясь в шпагате. Другая гимнастка жонглирует кеглями, рядом ещё одна крутит обручи вокруг талии. Даже главный режиссёр фестиваля Максим Аксёнов разминается, прыгая, как мячик.

Впереди – гала-концерт. На нём представлено 29 номеров, отобранных в результате двух предыдущих туров. Участники фестиваля – в основном артисты старше 17 лет. Среди них не только русские, но и армяне, белорусы, литовцы, азербайджанцы, украинцы и граждане других стран СНГ.

«Популярность фестиваля растёт», – отмечает Сергей Черногаев, заместитель начальника Московской дороги по кадрам и социальным вопросам. – В этот раз в отборочных турах приняли участие 150 человек – внушительная цифра. Значит, фестиваль интересен. И важно, что все желающие могут принимать в нём участие вновь и вновь».

Многие так и поступают. Например, Мария Царёва из Смоленска. В этот раз она исполнила литературную миниатюру, посвящённую клоуну Леониду Енгибарову.

Номинаций в этом году пять. Самая трудная – «Разговорный жанр», где выступают те, кто хочет пойти по стопам, скажем, Евгения Петросяна или Клары Новиковой. В «Оригинальном жанре» приветствуются те, кто не вписывается в привычные рамки выступления. Ну а номинации «Вокальный жанр», «Хореографическое искусство» и «Цирковое искусство» говорят сами за себя.

Каждый из членов жюри судил участников в основном «своего профиля». Так, например, на юмористов пристальное внимание обращал председатель судейской комиссии – писатель-сатирик Аркадий Арканов, а вокалистам уделяла внимание певица Наталья Гулькина, новичок на фестивале. Всех остальных участников оценивали президент телекомпании «АГА» Михаил Ашумов,

Призёром в номинации «Хореографическое искусство» стал ансамбль «Улыбка» из Ярославля

заслуженные артисты Юрий Григорьев, Симон Осиашвили, Михаил Васьков, гендиректор группы телеканалов Music Box Наталья Палинова и другие.

И судей, и зрителей до глубины души тронул незрячий парень из Бийска. Ильдару 28 лет. У него за плечами только школа, однако он создал собственную радиостанцию в Интернете и назвал её «Мечта». Там он – радиоведущий, и звукорежиссёр, и звукооператор. На фестивале приехал на собственные деньги и представил монолог своего земляка – погибшего губернатора Алтайского края Михаила Евдокимова. Ильдар не стал победителем, но не унывает: «На родине меня принимают хорошо, и я хотел посмотреть, как отреагируют на меня в Москве. К тому же лишний раз проехал по железной дороге. Я её очень люблю. Если бы у меня было зрение, наверное, стал бы машинистом».

Выбирая лучших, судьи горячо спорили. Но иногда одно мнение

разных абитуриентов. Одна всех боится и не понимает, зачем пришла на экзамен. Вторая – разудалая украинка, третья – гламурная москвичка, которой в «Твиттере» посоветовали стать актрисой, и, наконец, четвёртая – бывшая дама, которая прошла огонь, воду и медные трубы. Единая в четырёх лицах Светлана – актриса по профессии. За плечами Одесский и Ярославский театральные институты. Поступала три раза. «За эти годы насмотрелась абитуриентов, которые совершенно не понимают, куда пришли и что делают», – рассказывала Светлана. – Меня раздражало, если поступали такие гламурные девочки, которых я изобразила. Но чаще абитуриенты меня веселили».

Аркадий Арканов отметил номер Светланы за то, что он «не просто дуракаваляние». «Каждый образ – слепок с тех людей, что нас окружают», – сказал он.

Первое место в номинации «Вокальный жанр» поделили между со-

Каждый образ, представленный на фестивале,

– слепок с тех людей, которые нас окружают

или живут рядом

определяло оценку всего жюри. А как не прислушаться к слову лауреата международных конкурсов иллюзионистов Елены Циталашвили, когда она «отметала» молодого жонглера, работающего всего с тремя шарами.

«Интересно, что в глухих сёлах встречаются исполнители, которые по вкусу, образованию, пониманию жизни превосходят среднестатистических жителей мегаполисов», – говорит Аркадий Арканов. – Откуда в них это? Например, приезжают четыре девочки из глубинки и не подражают, например, Наташе Корольвой, а поют джазовые композиции, причём на свой лад».

В конце концов победителей выбрали. В номинации «Разговорный жанр» лучшей признана 24-летняя Светлана Крымова из Москвы. На талантливую девушку члены жюри обратили внимание сразу. Впрочем, как и зрители. Она представила номер «Поступление в театральный институт». Изображала четырёх

бой Ксения Гожа из Курска и Иван Сватков из Москвы. Лучшими цирковыми артистами признаны брат и сестра Екатерина и Вячеслав Бабенко, тоже из столицы. Номер ставил им отец. Ребята крутили кегли, забрасывали ложки и вилки в кастрюлю, венчающую сложную металлическую конструкцию. Первое место в номинации «Оригинальный жанр» поделили Никита Измайлов и Татьяна Наконечная, оба из Москвы.

Победители в конце августа отправятся на финал фестиваля в Геленджик. Напустив его участников, организаторы конкурса уверяли, что у многих из них большое будущее на отечественной эстраде. А может быть, как и их предшественники, победившие в разные годы на фестивале «Москва – Transit – Москва», они уедут работать Лас-Вегас, Монте-Карло или в канадский Монреаль, где базируется Цирк Дю Солей. Такое уже было.

Евгения Заболотских

Наука

Строгий подход

ВАК РЕКОМЕНДОВАЛА ЛИШИТЬ УЧЁНЫХ СТЕПЕНЕЙ 11 ЧЕЛОВЕК

НА ПЕРВОМ ЗАСЕДАНИИ ВЫСШЕЙ АТТЕСТАЦИОННОЙ КОМИССИИ ПО ПРЕДСЕДАТЕЛЬСТВОМ НОВОГО РУКОВОДИТЕЛЯ ВЛАДИМИРА ФИЛИПОВА БЫЛИ РАССМОТРЕНЫ ВЫЯВЛЕННЫЕ НЕДАВНО СЛУЧАИ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ЗАЩИТЫ ДИССЕРТАЦИЙ.

Экспертный совет ВАК по истории, который возглавляет академик РАН Юрий Пивоваров, проверил 24 работы, признав 11 из них фальшивыми. В итоге президиум комиссии единогласно вынес решение рекомендовать Минобрнауки лишить 11 человек учёных степеней. В их число вошёл и бывший директор школы-интерната имени Колмогорова при МГУ Андрей Андриянов. Как показала проверка, в его кандидатской работе более половины материалов оказались плагиатом.

Тем не менее, как подчеркнул Владимир Филиппов, с нарушениями в данной сфере должны бороться не только

члены ВАК, но и правоохранительные органы. По его словам, ежегодно в стране защищаются 23 тыс. диссертаций и большинство из них – хорошего качества. А для профилактики «липовых» защит необходимо разработать механизмы оценки научной добросовестности и повысить ответственность ректоров за нарушения в диссертационных советах вузов.

Главный учёный секретарь ВАК член-корреспондент РАО Николай Аристер отметил, что при открытых фальшивках степени нужно лишать независимо от срока давности защиты. Также он заявил, что в ближайшее время будут проверены несколько десятков диссертационных советов по всей стране. Отозвать учёную степень во внесудебном порядке теперь можно будет даже через 10 лет после защиты, если будут сомнения в качестве работы. Прежде этот срок ограничивался тремя годами.

По мнению учёного секретаря Национального комитета российских историков Дениса Секиринского, процесс рассмотрения диссертаций нужно приблизить к европейскому стандарту. В Сорбонне, например, защита проходит более открыто, известны имена всех, кто состоит в комиссии (аналоге нашего диссертационного совета). Члены комиссии голосуют открыто, а не тайно, как у нас, и за своё решение в дальнейшем несут персональную ответственность.

Кроме того, возможно, есть смысл в дипломе об учёной степени писать не только номер диссертационного совета, но и то учреждение, в котором проходила защита. В таком случае в вузах и научно-исследовательских институтах повысится уровень требовательности к представляемым кандидатским и докторским работам.

Андрей Стрельцов



## 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 one2one
- Посещение ведущих компаний региона
- Выставка в формате EXPO

**Дополнительные возможности:**

- Индивидуальные и групповые программы
- Целевой маркетинг

**При поддержке:**



ОАО «РЖД Логистика»



Координационный Совет по Транссибирским перевозкам



Координационное транспортное совещание государств – участников Содружества Независимых Государств (КТС СНГ)

**Организатор:**



**SHUKRA**  
RUSSIAN – INDIAN  
TRADE & LOGISTICS HOUSE

**Заявка на сайте:** [www.shukra.com.ru](http://www.shukra.com.ru)

**Контактная информация:**

тел. +74959229920; +74999743280  
e-mail: [moscow@shukraevents.com](mailto:moscow@shukraevents.com)



реклама

Цифры и факты

719

заявок на мегагранты для ведущих мировых учёных поступило в Минобрнауки. Победителей конкурса объявят в конце апреля. В нём принимают участие исследователи более чем из 40 стран. От каждого приглашённого требуются личное руководство лабораторией и присутствие в российском вузе или институте не менее четырёх месяцев в году. В состав формируемого им научного коллектива должны входить не менее двух кандидатов наук, а также по 3 аспиранта и студента. Размер грантов составит до 90 млн руб. на три года. Обязательное условие – привлечение вузами и научными организациями внебюджетных средств в размере 25% от гранта.

Наталья Курская

Кроссворд

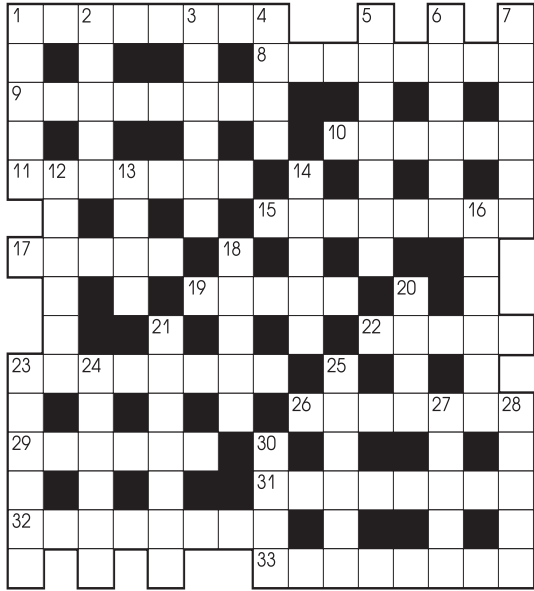
по ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Оздоровительная повязка на лбу. 8. Трасса скоростного спуска в подъезде для непрошенных гостей. 9. Шляпа, в тени которой может укрыться целая мексиканская семья. 10. Остановка в пути для отдыха. 11. Писатель, которого можно хвалить, не читая. 15. «Коллега» лизоблуда и угодника. 17. Сосед икса по алфавиту и математическому уравнию. 19. Забраться в неё означает её «принять». 22. То, чем кашу не испортишь. 23. Военская часть, расположенная в населённом пункте. 26. Цена товара, указанная в прейскуранте. 29. Подходящий материал для галош. 31. Предмет, который хранит нас за то, что мы храним его. 32. Тщеславная гордость, важничанье чиновника. 33. Закрепление чего-либо в строго определённом положении.

по ВЕРТИКАЛИ:

1. Порция мяса, съеденная собакой, убитой попом. 2. Прозвище Кулагинной в фильме Эльдар Рязанова «Служебный роман». 3. «Топливо» для костров инквизиции. 4. Каждый из трёх в слове «Троица». 5. И на неё бывает проруха. 6. Знак, используемый для передачи информации. 7. Гигантская земная трещина. 12. Железный ход рассуждений. 13. Ножной отпечаток, который может простить. 14. Марка американских самолётов, вытесняющих наши ТУ. 16. Предмет постоянного поиска в стое сена. 18. Неделя в обнимку с бутылкой. 20. Ехали сами у Емели. 21. Мастер выкрутасов на брусьях. 23. Вкус хрена и поражения. 24. Когда в товарищеском согласии нет. 25. Материал, идущий на стельки и валенки. 27. Житель самой пивной страны. 28. Сплошная, двойная и прерывистая на дороге. 30. Старая русская мера водки в 10 чарок.

Составил Михаил СЕРГЕЕВ



Ответы на кроссворд за 19 февраля

по ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Сборная. 4. Лимонад. 9. Наезд. 10. Делеша. 11. Енисей. 12. Левак. 13. Бахилы. 16. Скачки. 19. Гладкостволка. 22. Родари. 25. Ангара. 27. Зачин. 28. Сантим. 29. Ателье. 30. Ахилл. 31. Тортила. 32. Айболит.

по ВЕРТИКАЛИ:

1. Свадьба. 2. Рефери. 3. Анналы. 5. Индекс. 6. Орбита. 7. Двойник. 8. Первоисточник. 14. Холод. 15. Лидер. 17. Клоун. 18. Чукча. 20. Просчёт. 21. Каземат. 23. Артист. 24. Измаил. 25. Аналой. 26. Гнездо.

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.

Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Роспотребнадзор. Индекс 50019. Сайт: <http://www.gudok.ru>, <http://www.gudok.info>. E-mail: [gudok@css-rzd.ru](mailto:gudok@css-rzd.ru)

Главный редактор: Александр Ретовкин  
Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Перескилкин, Марина Волкова, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)  
Выпускающие редакторы: Анна Зограф, Марина Малюшина  
Редакторы-отделы: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Егор Гронский (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (науку), Юрий Сушинин (информации), Владимир Тишко (культуры и спорта), Ирина Кузнецова (социальной политики и писем), Алексей Чечалов (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Крамной (автор)  
Советник главного редактора: Валентин Запелович | Научный редактор: Анатолий Хадорковский  
Номер редактора: Валерий Погорелый.

Телефоны отделов редакции: эксплуатация 624-69-35 | науки 624-63-14 | бизнес (499) 262-91-44 | социальной политики и писем 624-73-50, 624-73-76 | новостей (499) 262-92-34 | специальных корреспондентов 983-08-18 | культуры и спорта 624-69-34 | иллюстраций 624-75-72, 262-90-52 | корреспондентской сети (499) 262-58-69 | справочно-библиографический 624-77-79 | производственный 624-56-07, (499) 262-90-25 | бухгалтерия (499) 262-99-34 | секретариат 624-45-16 (т/ф), 983-08-18, (499) 262-26-53, (499) 262-15-56. Телефон доверия «Гудок»: (800) 555-02-62 (бесплатный).

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

Выход в свет: 20 февраля 2013 года  
Номер: 30 (25229) | Тираж: 198294 экз.  
Время подписания по графику: 19.15  
Подписано в печать: 18.35  
Цена свободная  
Адрес редакции: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Отпечатано: ЗАО «Политеграфический комплекс «Скрия М» | 143400 Московская обл., Красногорский район, п/о Красногорск-5, а/м «Баттле», 23 км [Завод 13-02.0036] | Печатается в Москве, Архангельске, Астрахани, Барнауле, Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Казани, Калининграде, Кemerове, Красноярске, Магаскале, Новокузнецке, Омске, Оренбурге, Петропавловске (Республика Казахстан), Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Салехарде, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.

Издатель: ОАО «Газета «Гудок» | Генеральный директор: Борис Калатин  
Заместитель генерального директора: Сергей Шатовский  
Отдел распространения: (499) 262-89-69, (495) 624-52-37 (факс)  
Реклама: Наталья Гаврилова. Тел.: (495) 624-62-71, 641-05-66, факс: (495) 624-78-53. [WebSite@gudok.ru](mailto:WebSite@gudok.ru)  
Материалы с рубрикой «Избранное Гудком шрифтом», – на правах рекламы.  
Адрес издательства: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066