

От редакции

Обошли стороной

Кропотливая работа по разработке целого массива нормативной документации в связи с реализацией новых Правил технической эксплуатации набирает обороты. Предстоит пересмотреть и вновь издать не один десяток документов, которые теперь будут распространяться на железнодорожный транспорт как общего, так и необщего пользования. В то же время уже сегодня начинают выявляться различные правовые нестыковки, причём весьма существенные. Например, в федеральном законе о железнодорожном транспорте написано ещё и о технологическом железнодорожном транспорте организаций, предназначенном для перемещения продуктов на территориях этих предприятий и выполнения начально-конечных операций. Получается, что свежее дыхание новых ПТЭ как-то обошло стороной эту область применения принципа «колесо – рельс». А между тем к таким организациям – собственникам технологического транспорта относятся в том числе и крупнейшие грузообразующие для многих регионов предприятия, которые располагают не только, скажем, одним-двумя конвейерами или грузоподъёмными механизмами, но и мощнейшими железнодорожными хозяйствами.

Не так давно один из представителей железнодорожников-промышленников в отношении новых ПТЭ публично высказался несколько неожиданно: мол, как и всякий вновь выпускаемый основополагающий документ, новые Правила технической эксплуатации, безусловно, требуют к себе уважительного отношения, однако для железнодорожного хозяйства промышленного предприятия это, по сути, мертворожденный документ, поскольку не является обязательным для исполнения.

Как, например, и по каким приказам следует проводить аттестацию тех же машинистов, число которых на крупнейших производствах может доходить до полутысячи? Неясно. А как быть с таким предприятием (а оно в стране далеко не единственное), у которого уклон железнодорожного пути составляет все 23,6-тысячные, в то время как согласно новым ПТЭ его максимально допустимая величина не должна превышать 10-тысячных? Закрывать? Не замечать? Идти на компромисс? Не будут ли в таких условиях созданы предпосылки для различного рода коррупционных действий? Вопросы пока больше, чем ответов. А между тем адекватные ответы непременно должны соответствовать духу и букве, прописанным в законе.

Цифра дня

4,69 млн

мест на поезда дальнего следования было оформлено через Интернет в первом полугодии 2011 года.

Блиц

Обеспечить грузопоток

Принятый Приволжской магистралью от «Казахстанских железных дорог» участок модернизируют



ФОТО: ЭПИК ЛИХИМАН

Виктор Абрамов, и.о. заместителя начальника Приволжской дирекции инфраструктуры по технической работе

– Виктор Борисович, в каком состоянии приняла участок Киаши – Разъезд № 2? – Однопутный участок протяжённостью 36 км с 1 июля был передан в эксплуатацию нашей дороге. Он включает в себя две станции – Разъезд № 2 и Киаши,

а также два перегона – Аксарайская-2 – Разъезд № 2 и Разъезд № 2 – Киаши. Участок достался нам в неудовлетворительном состоянии и требует немалых капиталовложений. При его передаче мы вынуждены были выдать 29 ограничений скорости движения поездов, что негативно повлияло на эксплуатацию дороги. Сейчас начались работы по приведению участка в соответствие нормам и требованиям безопасности движения. Он имеет кустовую гнилость шпал, в неудовлетворительном состоянии находятся крепления, много дефектных накладок. А нормативный срок эксплуатации линии электрооборудования и автоблокировки превышает на 10 лет.

Сегодня здесь уже заменено более 1 тыс. негодных шпал, благодаря чему удалось повысить участковую скорость с 25–40 до 60 км/ч. В ближайшее время работники хозяйств энергетики и сигнализации, централизации и

блокировки отремонтируют линии воздушной передачи, изоляторы и траверсы, часть которых пришла в негодность. – Сколько понадобится средств, чтобы привести участок в порядок? – Модернизация инфраструктуры с учётом строительства второго пути и ликвидации Разъезда № 2 оценивается в 2,2 млрд руб. – Что даст модернизация? – Безопасность движения, эффективность использования локомотивов и локомотивных бригад, снижение эксплуатационных расходов и увеличение пропускной способности. Всё это в конечном счёте обеспечит пропуск возрастающего потока со стороны Казахстана. Также увеличатся объёмы местной погрузки продукции ООО «Астраханьгазпром», ведь сегодня она сдерживается предельной загрузкой станции Аксарайская-2.

БЕСЕДОВАЛА ИНГА БЫКОВА

Актив

Аукцион начал разбег

Правительство выпустило постановление о продаже контрольного пакета ОАО «Первая грузовая компания»



ФОТО: АЛЕКСЕЙ ТИМЧЕНКО

Претенденты на покупку ПГК перестраховываются заявками ещё до старта аукциона

Как пояснили «Гудку» в ОАО «РЖД», окончательные условия, схему, дату, стартовую цену и другие технические детали аукциона должен определить Совет директоров компании. И технической работы по подготовке всех этих условий будет много.

На данный момент за разрешением на покупку в Федеральную антимонопольную службу (что также является одним из условий участия) обратились шесть компаний. Это ООО «Независимая транспортная компания» (НТК, актив Владимира Лисина), ОАО «Новая перевозочная компания» (НПК) и ООО «Севтехнотранс» (СТТ, оба входят в Globaltrans), ЗАО «Нефте-транссервис» (НТС), его «дочка» – ООО «Промышленно-транспортное предприятие «Сковородино» (подконтрольны братьям Аминовым), а также ООО «Трансойл» (подконтрольно нефтетрейдеру Gunvor Геннадия Тимченко).

«Согласно законодательству при условии правильности оформления документов мы обязаны дать ответ в течение 30 дней, – пояснили в ФАС. – Если есть какие-то нару-

шения, то срок рассмотрения заявок может быть продлён до трёх месяцев».

В Globaltrans от комментариев отказались, а в структурах г-на Лисина вчера не успели разобраться, кому нужно давать пояснения – НТК или руководителям группы. Пресс-секретарь Геннадия Тимченко Антон Куревин подтвердил «Гудку» серьёзность намерений «Трансойла». По его словам, отказываться от участия в аукционе компания, несмотря на серьёзных конкурентов, в настоящее время не собирается.

«Психологически мы также готовы конкурировать с другими участниками и подали соответствующую заявку в ФАС, на текущий момент соответствуем всем требованиям, которые выдвигаются к участникам предстоящего аукциона, – говорит Антон Куревин. – В частности, тот парк, который находится у компании в различных формах собственности, превышает 29 тыс. единиц. Что касается финансирования возможной сделки, то сейчас рассматриваются различные формы».

> Окончание | 2

Инфраструктура

Ставка на Ховрино

Контейнерам в Подмоскowie подготовят условия

В Ховрине построят терминально-логистический центр (ТЛЦ).

Когда-то с подобной инициативой выступал «ТрансКонтейнер», заявляя о намерении перенести свою площадку на Ленинградском вокзале в район станции Ховрино. Сегодняшним инвестором проекта по созданию ТЛЦ выступает Группа компаний «Логистический оператор».

Предполагается, что грузооборот ховринского ТЛЦ будет составлять 10–12 млн тонн в год, в основном контейнерной номенклатуры.

«Мы реализуем проект с РЖД – уже создана совместная специальная рабочая группа. Точно мы можем сейчас говорить только о неких концептуальных решениях. Озвучивать предварительную стоимость проекта на данный момент слишком рано, – говорит директор департамента страте-



ФОТО: СЕРГЕЙ РОДИН

Идея ТЛЦ в Подмоскowie не осталась забытой

гического развития Группы компаний «Логистический оператор» Татьяна Кондрашенко. – Дело в том, что в течение нескольких лет предварительные расчёты проекта проводились неоднократно. Изначально предполагалось построить три терминально-логистических центра (Кунцево-2, Курская, Ховрино). Теперь подходы несколько изменились. Станция Курская попадает в Малое московское пассажирское кольцо, где планируется организация

пассажирского сообщения, в связи с этим она вряд ли сможет остаться грузовым двором. Исходя из этого, те разработки, которые были сделаны раньше, требуют детализации». По словам представителя «Логистического оператора», речь теперь идёт о создании более мощного ТЛЦ в Ховрине с максимальным использованием современных логистических технологий обслуживания грузопотоков. Чтобы в Москву попадали только грузы мо-

сковских потребителей с технологией «контейнерный терминал – склад – доставка малотоннажным автотранспортом конечному получателю». Более детально о проекте можно будет говорить только после всех согласований с РЖД и после того, как у нас на руках будут разрешительные документы на землю под строительство.

«У нас достаточно станций, которые занимаются только разгрузкой-погрузкой товаров. Поэтому при строительстве такого рода логистического объекта на станции Ховрино, помимо железнодорожного узла, совершенно необходимо наличие терминала. С точки зрения внутренних перевозок, исключая контейнерные перевозки грузов промышленного назначения, место выбрано очень удачно», – отметил президент ЕвроАзиатской Логистической Ассоциации Николай Титюхин.

НАТАЛЬЯ РЕШЕТНЯК

Лента новостей

Доходность обогнала инфляцию

Доходность от инвестирования пенсионных накоплений, которыми управляет Внешэкономбанк, в первом полугодии 2011 года обогнала инфляцию. По расширенному инвестиционному портфелю доходность достигла 5,91% годовых и 7,5% от инвестиций в государственные ценные бумаги, тогда как инфляция за полгода составила 5%. Для сравнения: в прошлом году максимальный уровень доходности не превысил 8,2%, а инфляция за год выросла на 8,8%. Напомним, ВЭБ контролирует пенсионные накопления россиян, которые не перевели свои средства в частные управляющие компании – на сегодняшний день это около 90% всех накоплений граждан страны.

Проект полномочий

Федеральная служба охраны создала проект поправок в законодательство, расширяющий полномочия ведомства. Согласно документу, ФСО будет иметь право принять в пользование государственные и частные транспортные средства и «иное имущество государства и частных лиц», если это необходимо для выполнения задач службы. Кроме того, проект предусматривает право приостанавливать работы в зоне охраняемых объектов и на самих объектах. В случае утверждения законопроекта самым существенным нововведением станет право вносить в госорганы и общественные организации представления об «устранении причин и условий, создающих угрозу безопасности охраняемых объектов» без судебного решения.

Тотальная проверка

Министерство внутренних дел проверит на предмет обеспечения безопасности все школы и дошкольные учреждения после взрыва в детском саду в Комсомольске-на-Амуре. Во время происшествия пострадала пятилетняя девочка – ребёнок подобрал на веранде дедушка коробку, перевязанную лентой. После чего последовал взрыв. Изготовитель бомбы уже задержан – это 28-летний житель города, ранее не привлекавшийся к уголовной ответственности, возбуждено уголовное дело.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств



Актив

Аукцион начал разбег

> Начало | 1

Для ОАО «РЖД» важно, чтобы компания была продана до конца текущего года, поскольку это даст средства на инвестиционную программу в 2012 году. Оценка ОАО «ПГК» поручена международной аудиторской компании KPMG, которая в апреле оценила её в 154 млрд руб. Стартовая цена аукциона тогда была объявлена в 115,5 млрд руб.

«Ранее названная стартовая цена, по всей вероятности, изменится. Поскольку при проведении новой оценки KPMG будет исходить из результатов финансовой отчётности ПГК за первое полугодие 2011 года, которые оказались достаточно сильными, – полагает старший аналитик ИФК «Метрополь» Андрей Рожков. – По нашим оценкам, сейчас стоимость всей компании составляет 280 млрд руб., то есть за 75% РЖД может получить 210 млрд руб. Поскольку участники аукциона сильные, то они вполне могут дорасти до этой цены».

По мнению аналитика, самые большие шансы на победу в аукционе имеет та компания, у которой больше всего амбиций и свободных денег. На сегодняшний день наибольшими финансовыми возможностями обладают структуры Владимира Лисина. Однако и Globaltrans может предложить большую сумму за пакет. «Трансойл», как видим, серьёзность своих намерений не скрывает от общественности.

Аналитик ИК Rye, Man & Gor Securities Екатерина Андреянова также полагает, что наибольшие шансы на победу у Globaltrans и у компаний господина Лисина.

«То, что одна структура выставляет на аукцион несколько участников, обычно связано с тем, что компании пытаются застраховаться от непредвиденных ситуаций, – поясняет Екатерина Андреянова. – Такая крупная сделка меняет расклад на рынке, и целиком избежать неожиданностей сложно. Например, ФАС или другое имеющее отношение к аукциону ведомство может не допустить компанию к торгам из-за неправильно оформленных документов, несоблюдения каких-либо условий, необходимых для участия».

Сергей Плетнёв  
Галия Шакирова

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Пополнили бюджеты

Северная дорога за полгода увеличила отчисления в федеральный, региональные и местные бюджеты, а также во внебюджетные фонды на 11,6% по сравнению с соответствующим периодом 2010 года – до 6,3 млрд руб. Основные получатели отчислений СЖД в бюджеты и социальные фонды – Архангельская, Ярославская, Вологодская области и Республика Коми.

Деньги на экологию

В 2011 году Октябрьская магистраль планирует затратить около 26 млн руб. на обеспечение экологической безопасности. В частности, будут проведены проектно-изыскательские работы на строительство канализационного коллектора очистных сооружений станции Оленегорск. Также будут реконструированы очистные сооружения локомотивного депо Бологое. Кроме того, в первом полугодии для предотвращения сброса неочищенных сточных вод в бухту Радуга Финского залива на станции Выборг были построены канализационные очистные сооружения.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

ЧП

Тепловоз в огне

Возгорание силового оборудования остановило вечером 1 августа грузовой поезд в Калмыкии.

ЧП произошло на перегоне Улан-Холл – Белое Озеро Махачкалинского региона Северо-Кавказской дороги около 18 часов. Грузовой поезд из Астрахани, состоящий из тепловоза 2ТЭ приписки Астраханского локомотивного депо Приволжской дороги и 54 вагонов, был остановлен на 248-м км из-за возгорания силового оборудования секции «А» локомотива.

Пожар произошёл вследствие короткого замыкания низковольтных цепей в высоковольтной камере.

По информации МЧС, к месту происшествия были вызваны пожарные машины посёлков Артезиан и Улан-Холл. К половине седьмого состав был отцеплен от горящего локомотива, и к девятнадцати часам локомотивная бригада локализовала распространяющийся огонь. Спустя ещё 20 минут возгорание ликвидировано прибывшими пожарными расчётами.

Повреждённый тепловоз был отогнан на запасной путь разъезда Белое Озеро, а остановленный грузовой состав в 21.42 возобновил свой путь по маршруту Астрахань – Артезиан. В результате происшествия было задержано два грузовых и один пассажирский поезд.

Игнат Выогин

Стихия

Тринадцать минут вихря

Обрушившийся на Благовещенск смерч принёс многомиллионные убытки



ФОТО ИТАР-ТАСС

В МИНУВШЕЕ ВОСКРЕСЕНЬЕ ЧЕРЕЗ БЛАГОВЕЩЕНСК ПРОШЁЛ СМЕРЧ. РЕДЧАЙШЕЕ В РОССИИ АТМОСФЕРНОЕ ЯВЛЕНИЕ.

«Это был грязно-бурый столб высотой до неба. Срывало крыши, валило большие многолетние деревья», – говорит очевидец Виталий Красин.

Начальник вокзала станции Благовещенск Наталья Капитоненко в этот момент была дома и наблюдала за происходящим.

«Смерч, к счастью, двигался мимо нас. Мой ребёнок забежал домой, сказал, что на улице творится непонятное. В нашем районе только ветер немного усилился, и погода стала как перед дождём. Я вышла на балкон, увидела, что в воздухе кружится много мусора. О масштабах разрушений я узнала лишь назавтра», – говорит она.

Стихия не щадила ни людей, ни сам город. С балкона местного ресторана ураганный ветер скинул мужчину. Он погиб. Ещё 28 человек получили различные травмы. Четыре

СМЕРЧ НАНЁС ГОРОДУ ЗНАЧИТЕЛЬНЫЕ ПОВРЕЖДЕНИЯ – УЖЕ ТРЕТИЙ ДЕНЬ В БЛАГОВЕЩЕНСКЕ ПРОДОЛЖАЮТСЯ ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ

человека остаются в больнице. Состояние 27-летней женщины оценивается как тяжёлое.

– Повреждено около 100 опор линий электропередачи и наружного освещения, оборвано около 30 км проводов. Вырвано более сотни деревьев. Пострадали кровли домов, две бензоколонки, павильоны розничной торговли, разрушено кафе. В детском саду № 54 ветер снёс крышу и выбил стёкла, уничтожил площадки. Ущерб оценивается в 50 млн руб., – сообщили «Гудку» в управлении МЧС по Амурской области.

На Новотроицком шоссе смерч приподнял три гружёные фуры и перенёс их с обочины на середину дороги. Движение оказалось заблокированным.

На пути стихии оказалась и контейнерная площадка филиала ОАО «ТрансКонтейнер» в Благовещенске. Здесь рухнул козловой кран грузоподъёмностью 20 тонн. Смерч опрокинул

десятки порожних контейнеров, оборвал линию силового питания, повреждена и нитка подканового пути.

– Сумму ущерба пока подсчитываем. Ничего подобного раньше с нами не случалось, – говорит начальник филиала Сергей Дьяконов.

И всё это произошло за 13 минут. По словам синоптиков, смерч в Благовещенске стал первым за историю наблюдений, от которого пострадал большой город России.

После ЧП в Благовещенске, а также по Амурской области объявили режим чрезвычайной ситуации. В городе продолжают восстановительные работы. Камчатский и Хабаровский края готовы направить в Благовещенск бригады рабочих и обеспечить пострадавший город стройматериалами.

Сергей Донцов,  
сов. корр. «Гудка»  
Чита

Пригород

На четверть дешевле

На Южно-Уральской действуют скидки для дачников



ФОТО ИТАР-ТАСС

В ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ В АВГУСТЕ И СЕНТЯБРЕ ПРИ ПОКУПКЕ БИЛЕТА НА ЭЛЕКТРИЧКУ В ОБА КОНЦА ОБРАТНАЯ ДОРОГА Пассажиру будет стоить вполонину дешевле. В итоге те, кто утром едет на дачу, а вечером – домой, сэкономят в целом на поездке 25%.

Скидку 50% на обратный путь ОАО «Свердловская пригородная компания» (СПК) предоставляет пассажирам, не имеющим льгот и покупающим проездные билеты туда и обратно за полную стоимость.

Как отмечают на ЮУЖД, появление скидки стало результатом взаимодействия между администрацией Челябинской области, СПК и дорогой. По словам гендиректора СПК Дмитрия Логинова, Челябинская область – один из тех социально ответственных регионов, с которыми у компании налажен конструктив-

Скидки на оплату проезда уменьшают количество «зайцев» в электричках

ный диалог. «Введение льготного тарифа – это серьёзное предложение прежде всего для тех, кто регулярно пользуется «дачными» маршрутами. Думаю, что челябинцы его оценят», – подчеркнул он.

«Езжу на садовый участок, который находится на станции Биргильда. Прежде дорога мне обходилась в 130 руб. Конечно, теперь буду брать билет сразу в оба конца и экономить при этом 32,5 руб. При таком раскладе можно будет и ездить чаще», – не скрывает удовольствия житель Челябинска садовод Илья Кузнецов.

По оценке пригородной компании, новой скидкой смогут пользоваться до 150 тыс. пассажиров в месяц.

Евгения Мусихина,  
сов. корр. «Гудка»  
Челябинск

Свердловская

Общий порядок

Партнёры добиваются работы по единым стандартам

В конце июля руководство ОАО «Вторая грузовая компания» (ВГК) и Свердловская железная дорога подписали соглашение о сотрудничестве в области единой технической политики.

Дорога и оператор будут совместно решать задачи технического и технологического развития, обеспечивать единый порядок обращения техдокументации, вести обучение и подготовку специалистов, обмениваться научно-технической информацией.

«Данное соглашение – ещё одно свидетельство того, что СвЖД является для нашей компании, зарегистрированной на территории Свердловской области, базовой дорогой. Подписанный документ даёт возможность организации совместной работы в области технической политики, охраны труда, пожарной безопасности, экологии в строгом соответствии с теми документами и нормативам, которые сегодня имеются в РЖД», – говорит главный инженер ВГК Сергей Порядин.

Это не первое подобное соглашение. Только в текущем году дорога подписала 9 аналогичных документов, но СвЖД впервые договорилась о реализации единой техполитики не с

СЕВЕРО-КАВКАЗСКАЯ

На дальней станции

Дефицитных специалистов селят в малоквартирные дома

На станции Беслан СКЖД две семьи железнодорожников в канун профессионального праздника получают ключи от новых квартир. Ещё одно новоселье справят в ближайшее время на станции Будённовск.

«Комфортабельное жильё рассчитано на две семьи, – сообщил «Гудку» заместитель начальника Дирекции капитального строительства СКЖД Валерий Сазонов. – Оба дома полностью готовы – люди могут заселяться сразу после вручения ключей».

Новые дома монтируются из сборных конструкций, а затем обладываются кирпичом или сайдингом. К новостройкам подведён газ, дома снабжены собственной системой отопления. Стоимость строительства одного такого дома «под ключ» около 12 млн руб.

«Малоквартирные дома строятся по программе жилищной политики ОАО «РЖД», рассчитанной до 2015 года, – поясняет заместитель начальника отдела корпоративной жилищной политики службы управления персоналом СКЖД Александр Берлизов. – Заявки железнодорожников на получение жилья

рассматриваются в соответствии с утверждённым списком работников».

Малоквартирное жильё строится в основном на удалённых станциях. Предоставление служебных квартир способствует дополнительной мотивации железнодорожников с дефицитными специальностями.

«Новой квартиры я пока не видел, но уже очень рад, – говорит один из будущих новосёлов, осмотрщик-ремонтник эксплуатационного вагонного депо Минеральные Воды Дмитрий Тамаев. – Сегодня мы живём с мамой в однокомнатной квартире впятером, сами разделили комнату пополам, а общая площадь – всего 30 кв. м. Так что, сами понимаете, нормальное жильё мне, моей жене и двум детям необходимо как воздух».

До конца года на СКЖД планируется сдать ещё семи двух- и четырёхквартирных домов на небольших станциях. Всего новоселье отметят 26 семей. Предполагается, что в ближайшие два года строительство жилья будет продолжено, ежегодно намечено сдавать по девяти малоквартирных домов.

Игорь Евдокимов,  
сов. корр. «Гудка»  
Ростов-на-Дону

**Гудок 1520**

ТРАНСПОРТНОЕ ОБОЗРЕНИЕ ПРОСТРАНСТВА 1520

СТРАНЫ СНГ И БАЛТИИ

ОБЩИЙ СТАНДАРТ

ОБЩИЙ ПУТЬ

ОБЩИЕ НОВОСТИ

МЫ ИДЕМ **ОДНИМ ПУТЕМ!**

ПОДПИСНОЙ ИНДЕКС: 19994

ПО ВОПРОСАМ ПОДПИСКИ: (499) 262-69-69; PODPISKA@GUDOK.RU

**WWW.GUDOK.RU/1520**

региональным подразделением, а с головной организацией, что позволит значительно ускорить любые бизнес-процессы, решая вопросы напрямую. В частности, соглашение позволит оператору более эффективно управлять ремонтным комплексом вагонного депо Смычка, которое передано ВГК в аренду.

«Без взаимодействия между дорогой и ВГК на территориальном уровне будет тяжело работать и тем, и другим. Дорога сохранила очень сильную учебную базу, техническую би-

Свердловской дирекции по ремонту грузовых вагонов четыре подразделения были аккредитованы в добровольной Российской системе калибровки (РСК), что не только противоречило принципам единой техполитики компании, но и привело к нецелевому расходованию средств. Несоблюдение дочерними обществами природоохранного законодательства грозит штрафами и закрытием железнодорожных объектов.

Сейчас проблему на дороге решают с помощью соглаше-

Свердловская впервые договорилась о реализации единой технической политики с головной организацией ДЗО

блиотеку, всё это поможет оператору. Для нас же соблюдение единой технической политики позволит упростить работу, например, сохранить необходимую пропускную способность станции Смычка», – объясняет начальник службы технической политики СвЖД Сергей Лунёв.

По его словам, в ходе реформ вопрос о реализации единой техполитики встал остро. На СвЖД действовало 25 ДЗО и 17 филиалов холдинга, в которых допускают нарушения технологических требований. Так, в

ний о сотрудничестве, однако они носят рекомендательный характер. Поэтому, по мнению руководства СвЖД, для соблюдения единой техполитики во всех структурных подразделениях необходимо ускорить разработку и принятие регламентов, в которых будут прописаны механизмы взаимодействия между ДЗО и ОАО «РЖД» на центральном и региональном уровнях.

Вера Морозова,  
сов. корр. «Гудка»  
Екатеринбург



## 145 ЛЕТ В ПУТИ

Завтра Юго-Восточная железная дорога отмечает юбилей. Все годы своего существования она играла важнейшую роль в экономической жизни страны, соединяя Центр России с плодородными южными землями. Трудно переоценить её значимость для Советской армии в годы Великой Отечественной войны. Вот и сегодня магистраль находится в центре важнейших событий нашей страны.

## История

## Дорога семи фронтов

ТРАНСПОРТНЫЕ АРТЕРИИ В ЧЕРНОЗЕМЬЕ ОБЕСПЕЧИВАЛИ ЖИЗНЬ ВСЕЙ РОССИИ

Юго-Восточная дорога – одна из старейших магистралей России. Её строительство было связано с необходимостью вывоза продукции сельского хозяйства в центр страны, а также к портам Чёрного и Балтийского морей.

Инициаторами строительства основных линий Юго-Восточной железной дороги выступали Воронежское, Тамбовское, Курское земства и начальство Области войска Донского. Организаторами строительства были предприниматели Павел фон Дервиз, Самуил Поляков и Пётр Губонин.

Первый участок дороги был сдан в эксплуатацию 4 сентября 1866 года (по старому стилю). В тот день первый поезд пришёл на станцию Козлов (ныне Мичуринск). В феврале 1868 года было открыто движение на участке Козлов – Воронеж, в августе



Немецкие названия населённых пунктов и станций на русской земле не прижились

того же года на участке Елец – Грязи. В 1871 году поезда начали ходить от Воронежа до Ростова. В 1895 году был сдан участок Балашов – Харьков. В 1897 году завершилось строительство линии Елец – Валуйки.

13 июня 1893 года было создано акционерное общество «Юго-Восточные железные дороги». К концу XIX столетия определилась сеть почти всех линий. Общая площадь территории ЮВЖД составляла 165 тыс. кв. вёрст.

В первой половине XX века основными видами тяги были паровозы серий: О, Ц, Э, Су, СО.

После Гражданской войны материально-техническая база дороги в основном была восстановлена к 1926 году.

30-е годы XX века стали временем технической реконструкции во всех хозяйствах магистрали. На дорогу пришли мощные грузовые паровозы ФД и ИС. Было усилено верхнее строение пути, получили развитие такие узлы, как Лиски, Ртищево, Поворино, Отрожка, построены вагонные депо в Лисках, Грязях, Поворине, Лихой.

В годы Великой Отечественной войны дорога обслуживала Центральный, Юго-Западный, Воронежский, Сталинградский, Донской, Степной и Брянский фронты. Особенно напряжённо трудились юговосточники в период подготовки и проведения Сталинградской и Курской битв.

За героический труд в годы войны пятеро железнодорожников ЮВЖД были удостоены звания Героя Социалистического Труда – это Николай Епаньчин, Александр Лысенко, Владимир Желудев, Филипп Федосов, Виктор Медведев. В 1946 году дороге на вечное хранение было передано Красное знамя Государственного комитета обороны.

Юго-Восточная магистраль стала родиной движения пятисотников, ставших довести среднесуточный пробег паровоза до 500 км – по тем временам вдвое больше обычного. Зачинатели движения выступили машинисты Николай Глубоков из паровозного депо Отрожка и Иван Гульшин из паровозного депо Россошь, ставшие в 1950 году лауреатами Государственной премии СССР.

В 1953 году грузооборот Юго-Восточной почти вдвое превысил показатели 1940 года. А через три года в локомотивном депо Ртищево появился первый тепловоз серии ТЭЗ. К концу 1956 года тепловозная тяга была внедрена на участке Ртищево – Пенза, а затем Ртищево – Поворино. Каждый тепловоз заменил собой три паровоза.

Электрификация дороги началась с её южных участков. К концу 1964 года поезда на электротяге пошли от Россоши до Лисок. В 1965 году 87% поездов на дороге выполняли электровозы и тепловозы.

В 1973 году на ЮВЖД был создан Вычислительный центр. В 1985 году в состав дороги вошло Ртищевское отделение, в 1992-м – Белгородское отделение.

В 2003 году Юго-Восточная дорога стала филиалом ОАО «РЖД». По итогам работы за 2003 год дорога была награждена знаком и почётным дипломом за наивысшие показатели работы.

НИНА КУЗНЕДЕЛОВА

Анатолий Володько, начальник Юго-Восточной железной дороги



ФОТО: СЕРГЕЙ ВИСЕЛТ

Успехи и проблемы ЮВЖД в канун юбилея магистрали дают ясную картину о современном состоянии отрасли во всей стране. Скорости на участках дороги растут, вместе с тем локомотивный парк требует обновления, а главным богатством магистрали остаются её работники. О нынешних показателях дороги, её достижениях и перспективах рассказывает «Гудку» начальник ЮВЖД Анатолий Володько.

– Анатолий Иванович, как с начала года велась работа с грузовладельцами и как на неё повлиял переход инвентарного парка в частные руки?

– Мы очень успешно начали год, в первый же месяц удалось создать хороший задел по грузообороту. Он был выполнен на 133,4% к январю 2010 года. Большинство предприятий в первый месяц года ещё не очень активно размещали заказы, и подвижной состав не был в полной мере востребован. Именно это и позволило подавать порожние вагоны по заявкам грузоотправителей. Однако уже в следующие месяцы с передачей вагонов парка ОАО «РЖД» Второй грузовой компании ситуация осложнилась. А с 1 апреля началась работа по агентским договорам с ЦФТО на перевозки частным составом. Контракты своевременно заключили не все грузоотправители, и дорога не смогла полностью удовлетворить заявки на подачу вагонов. В результате за полугодие объём по отправлению грузов составил 99,6% при общем выполнении плановых перевозок.

– Есть и технические сложности?

– Да. В первую очередь это нехватка локомотивного парка. В 2007 году дорога вплотную приблизилась к стомиллионному рубежу – грузили 96 млн тонн. В 2008-м ударил кризис, грузопотоки пошли на восток. Тогда мы помогли коллегам с ЗабЖД и ДВЖД, отправив им свои локомотивы. Там они были нужнее. Но теперь объём погрузки растёт и у нас, тяги не хватает. Из почти четырёх десятков машин с Восточного полигона к нам вернулось только 12.

– А как насчёт резервов?

– У нас нет ни одного локомотива, стоящего «под забором». Каждая машина на счету. При этом средний возраст грузовых электровозов 30 лет, грузовых тепловозов – 27 лет, парк стареет. Отказы техсредств часты и бьют больно, ведь каждый внеплановый ремонт – это невыезженный поезд. Сейчас нам нужно минимум 15 электровозов и пять тепловозов. Я уже обратился к руководству компании по этому поводу.

– В связи с вышесказанным как вы оцениваете разделение локомотивного хозяйства на ремонтное и эксплуатационное? Может, это сделано несвоевременно?

– Полностью поддерживаю разделение. Пусть в первое время шёл процесс становления дирекций по ремонту тягового подвижного состава, было много отказов, вы-



ФОТО: МАКСИМ КАЛИПРИН

Техническое состояние локомотивов в нынешнем году радует машинистов

зовов вспомогательных локомотивов. Зато сейчас начальники депо делают своё дело, у них не болит голова одновременно и за ремонт, и за эксплуатацию. По сравнению с двумя прошлыми годами техническое состояние локомотивов начало улучшаться, а в эксплуатации техника стала радовать машинистов. Они уже гораздо серьёзнее относятся к приёмке локомотивов. Бывает, что по три бригады отказываются принимать машину из ремонта, потому что есть недостатки. И я считаю, что они поступают правильно. Ведь если выехал на неисправном локомотиве на перегон – жди беды! Пусть уж лучше состав не уйдёт вовремя со станции, чем встанет на перегоне.

– Наверняка наряду с борьбой за исправный локомотивный парк на дороге развивается и инфраструктура. Какие самые значимые моменты в её модернизации?

## Мы достигли нынешних результатов благодаря работникам дороги

– В первую очередь реконструируется станция Никольское, обеспечивающая основную погрузку нефтеналива. При поддержке старшего вице-президента Валентина Гапановича начата реконструкция горочного комплекса станции Елец. Также активно развиваются станции Кочетовка, Казинка, Валуйки, Белгород, Стойленская и многие другие. И я рад, что станцию Казинка и Стойленский узел удалось вовремя модернизировать. Теперь упрощены пропуск составов на металлургические предприятия и вывоз их продукции. Там до сих пор осталось немало трудностей, но без наших усилий, предпринятых в последние годы, направление просто остановилось бы.

Пока сдерживается пропуск поездов по станции Графская из-за стрелок в кривых. Не обеспечивается надлежащая пропускная способность и станции Отрожка из-за коротких путей и устаревших устройств ЭЦ. Всё это ещё предстоит исправить.

– Как совершенствуется сфера пассажирских перевозок?

– С июня ежесуточно ходит скоростной поезд Воронеж – Москва. Он в пути 425 минут, между тем в нынешнем году Воронеж исполняется 425 лет. Получилось символично. Правда, возраст города будет только прибавляться, а мы планируем и в будущем сокращать время поезда в пути. К тому же с 1 августа начали курсировать две электрички между Воронежем и Лисками. Они доставляют жителей города и области специально к московскому поезду утром и забирают их вечером.

Пока готовимся к пику пассажирских перевозок. Сейчас у нас ежесуточно проходит 236 поездов. Через две-три недели будет 260, и все их надо вести без задержек. В связи с этим мы испытываем

трудности с предоставлением «окон» для ремонта пути и контактной сети, но это говорит и о том, что пассажирские перевозки для нас приоритетны. План по ремонту выполним осенью, когда сезон отпусков завершится.

Сейчас для пассажиров, выезжающих из Воронежа, важнее то, что отсутствуют нормальные условия на станции Придача. Строительство там современного вокзала не только создаст удобства пассажирам, но и повысит скорость следования поездов. За счёт пропуска каждого пассажирского поезда без захода на станцию Воронеж-1, где сейчас экипируются и осматриваются вагоны, время их следования по ЮВЖД уменьшится минимум на 35 минут. Нужно создать экипировочную систему в районе станций Отрожка и Придача, а также комплекс по очистке биотуалетов, исключающий остановку поездов на станциях Прибыtkовo и Масловка.

– Каковы перспективы развития дороги в целом?

– ЮВЖД находится на пересечении направлений Центр – Юг, Центр – Поволжье и направления восток – запад со странами ближнего и дальнего зарубежья. В связи с этим через нас пойдут перевозки, связанные с зимней Олимпиадой в Сочи 2014 года и чемпионатом мира по футболу 2018 года. Поэтому развитие магистрали тесно связано с крупными спортивными мероприятиями.

Наша дорога обеспечивает самые большие объёмы передачи вагонопотока в зарубежье. Однако станция Валуйки может стать барьером. У нас есть предложения построить на этой станции парк для приёма транзитных поездов со стороны Украины, связанные с зимней Олимпиадой в Сочи 2014 года и чемпионатом мира по футболу 2018 года. Поэтому развитие магистрали тесно связано с крупными спортивными мероприятиями.

– В чём секрет успешной работы дороги, несмотря на все названные вами сложности?

– Самые лучшие устаиваются наград, например, осматривающие вагоны эксплуатационного вагонного депо Лиски Александре Черепковой присвоено звание «Заслуженный работник транспорта РФ». Мастер по ремонту автосцепного оборудования из Ельца Сергей Вобликов победил в сетевом конкурсе профессионального мастерства. Не меньше отличились и другие работники. Например, начальник Россошанской дистанции электроснабжения Сергей Тимофеев предотвратил возможную аварию, вовремя заметив в движущемся составе неисправный вагон. Дежурная по поезду Светлана Сиротина и её муж путеец Александр спасли семью, оперативно организовав эвакуацию автомобиля, заглохшего на переезде перед приближающимся поездом. Но я уверен, что наши люди, получая награды, предпочли бы не становиться известными такой ценой, ведь каждая нештатная ситуация – это стресс. Поэтому не менее важно проявлять героизм иначе – добросовестным ежедневным трудом, обеспечивающим безопасное железнодорожного транспорта.

БЕСЕДОВАЛ СЕРГЕЙ МИХАЛЁВ

## НАГРАДА

## Из личных сбережений

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК ЗАВЕЩАЛ ДЕНЕЖНОЕ ПООЩРЕНИЕ ДЛЯ КОЛЛЕГ

В день 145-летия ЮВЖД состоится первое вручение премии имени Ивана Ивановича Лысенко. Почётная награда носит имя бывшего заместителя начальника дороги – главного ревизора по безопасности движения.

Новую премию учредила вдова Ивана Лысенко Тамара Павловна, выполнив завещание мужа. Сегодня она живёт на Украине, в Севастополе, но в первых числах июня приехала в Воронеж и обратилась к руководству ЮВЖД.

«Иван Иванович хотел, чтобы из его сбережений отчислится процент для ежегодной премии работнику его родной дороги, – объяснила Тамара Лысенко. – Премия задумана не только как материальное, но и как моральное поощрение. Она



ФОТО: СЕРГЕЙ ВИСЕЛТ

предназначена железнодорожнику, совершившему знаковый поступок в обеспечении безопасности движения. Либо

тому, кто добивался этого повседневным трудом».

Лауреат определяется так: подписанные руководством

представления на соискателей премии направляются в специально созданную комиссию структурными подразделениями ЮВЖД – филиала ОАО «РЖД» и другими филиалами компании, расположенными в регионе дороги. Каждое подразделение может выставлять неограниченное количество претендентов.

Лауреат выбирается комиссией, утверждённой начальником ЮВЖД, и согласовывается с вдовой Ивана Лысенко. Имя избранныка объявляется на торжественном собрании, посвящённом Дню железнодорожника. Он получает диплом и денежное вознаграждение в размере 30 тыс. руб. Премияльные средства предоставляет Тамара Лысенко.

Комиссию по присуждению премии возглавил замначаль-

ника дороги по кадрам и социальным вопросам Виктор Вакулenco, а зампреда комиссии – начальник службы управления персоналом ЮВЖД Анатолий Князев. В её состав также вошли представители аппарата главного ревизора дороги, ряда дирекций и Совета ветеранов. 25 июля был назван первый лауреат. Им стал машинист из Ртищева Роман Страшников. Ночью 5 декабря прошлого года он вёл порожний состав из Поворина в Кардаил и, вовремя заметив размыв земполотна на соседнем пути, успел сбросить скорость и избежать схода. При этом Роман своевременно предупредил об опасности диспетчера и своих коллег.

ТАТЬЯНА ИВАНISOVA  
ВОРОНЕЖ



ГРАФИК

Без сортировки

Поезда «ТрансКонтейнера» поедут от Балтики до Сибири быстрее



Опыт «ТрансКонтейнера» намерены использовать и другие операторы

ОАО «ТрансКонтейнер» приступило к перевозкам контейнеров от станции Санкт-Петербург-товарный-Витебский Октябрьской железной дороги до станции Инская Западно-Сибирской железной дороги по выделенному графику движения. Это позволит обойтись без их сортировочной переработки. Реализацию проекта выполняет филиал ОАО «ТрансКонтейнер» на ОЖД. Директор филиала Дмитрий Морозов заявил «Гудку», что новый сервис должен решить проблемы с проездной обстановкой, наблюдавшиеся в текущем году по ряду пунктов Санкт-Петербургского узла. Резко увеличилось время обработки поездов на некоторых станциях. Для решения задачи после соответствующей телеграммы филиала «ТрансКонтейнер» на ОЖД были внесены изменения в действующий план формирования поездов без переработки по станции Санкт-Петербург-сортировочный-Московский, что позволило сократить время в пути следования на полигоне Октябрьской магистрали на 24 часа. Для дальнейшего сокращения времени продвижения таких поездов филиал обратился в службу вагонного хозяйства ОАО «РЖД» с просьбой об установлении гарантийного участка со станции отправления до станции Лоста Северной магистрали. «Анализ существующих контейнеропотоков показывает возможность отправления поезда в составе 57 платформ по данному маршруту один раз в трое суток, – отметил Дмитрий Морозов. – Организация отправления поездов без переработки по станции Санкт-Петербург-сортировочный-Московский позволяет существенно снизить время доставки груза, приводит к увеличению оборачиваемости вагонов и контейнеров. Нашим филиалом планируется организация аналогичного поезда по маршруту Санкт-Петербург-товарный-Витебский ОЖД – Екатеринбург-сортировочный Свердловской дороги без переработки в пути следования. В настоящее время ОЖД направлен запрос в Центральную дирекцию управления движением (ЦД) ОАО «РЖД» о соответствующем изменении действующего плана формирования поездов». Заместитель генерального директора ООО «А-Транс» Сергей Кирсанов рассказал, что изменения в плане формирования поездов ОАО «ТрансКонтейнер» благоприятно отразятся и на работе других операторов, осуществляющих контейнерные перевозки между Санкт-Петербургом и Уральско-Сибирским регионом. «Ускорится поездное формирование, быстрее будут проходиться Санкт-Петербургский и Новосибирский узлы, в целом транзитное время доставки сократится», – подчеркнул он. Директор управления движением ОЖД Сергей Богданов сообщил «Гудку», что новый сервис ОАО «ТрансКонтейнер» является частью общего результата работы магистрали по уменьшению обработки поездов на ключевых станциях и ускорению за счёт этого их маршрутной скорости. «Изменения в плане формирования поездов «ТрансКонтейнера» позволили этой компании ускорить свои перевозки и улучшили в целом обстановку на нашем полигоне», – добавил он. Начальник управления движения ЦД ОАО «РЖД» Анатолий Кузьель обратил внимание, что ОАО «ТрансКонтейнер», как и другие компании, могут и в дальнейшем выходить со своими предложениями по изменению планов формирования поездов. «Развитие маршрутного контейнерного движения является одним из приоритетов ОАО «РЖД», – подчеркнул он. – Поэтому при наличии у компаний грузовой базы и обоснованных предложений по изменениям планов формирования поездов мы готовы их рассмотреть и в случае возможности получения экономического эффекта – принять».

ЛЕОНИД ГРИГОРЬЕВ

ПЕРСПЕКТИВА

Скоростное уравнение

РЕФПЕРЕВОЗКИ ПРЕДЛОЖЕНО ВЫПОЛНЯТЬ В СОСТАВЕ КОНТЕЙНЕРНЫХ МАРШРУТОВ

ООО «Альянс «Восток-Запад» предлагает ввести изменения в систему организации изотермических перевозок, позволяющие обеспечить увеличение их скорости до уровня маршрутных контейнерных поездов и снизить цену доставки скоропортящегося груза.

Генеральный директор ООО «Альянс «Восток-Запад» (АВЗ) Виталий Момот рассказал «Гудку», что сейчас срок доставки рыбы с основного дальневосточного холодильного терминала на станции Угольная (Приморский край) до Москвы составляет около 17 суток. «Это означает, что изотермический подвижной состав идёт со средней маршрутной скоростью 500–550 км в сутки, – отметил он. – При этом ставка на вагон составляет 120 тыс. руб. В то же время для маршрутных поездов ОАО «ТрансКонтейнер» в сообщении Находка – российская западная граница создаются условия, когда их маршрутная скорость составляет до 1000 км в сутки, при этом ставка составляет 50 тыс. руб. за единицу подвижного состава. Технология провоза изотермического вагона без дизельной сцепки ничем принципиально не отличается от перевозки гружёных фитинговых платформ. Поэтому следует создать возможность включать в состав маршрутных контейнерных поездов вагоны для перевозки скоропортящейся продукции, а также применять в этом случае для них единую с контейнерами ставку за перевозку. В случае же перевозки скоропортящегося груза в составе сборных поездов имеет смысл применять для него среднюю ставку, исчисляемую от расценок на каждый вид парка в поезде. Кроме того, поскольку себестоимость перевозки подобной продукции не зависит от её вида, следует либо убрать существующую у ОАО «РЖД» систему тарифной классификации грузов, либо передать её регулирование в Министерство транспорта».

Директор ООО «Агентство «Рефперевозки» Ильдус Халиков заявил, что предложения АВЗ вполне обоснованны, поскольку существующая система начисления ставок на перевозку по железной дороге скоропортящейся продукции не совершенна.



«Ныне действующие расценки, когда для их исчисления применяется коэффициент 1,5, означающий обеспечение скоростного режима, были приняты ещё во времена СССР, когда для изотермических грузов он реально выдерживался, – подчеркнул он. – Сегодня скоропортящийся груз везётся почти всегда в составе сборных поездов, включающих в себя любые виды парка, перевозящие полную грузовую номенклатуру. При этом скоростной режим по коэффициенту к ставке 1,5 при таких перевозках, разумеется, не выдерживается. В итоге происходит ситуация, когда операторы изотермического состава существенно переплачивают за перевозочную услугу, при этом не получая за это никаких реальных выгод. Как результат, происходит значительное удорожание транспортной составляющей в перевозимых грузах, потеря железными дорогами привлекательности для их владельцев и их переход на другие виды транспорта. При-

РЫБА ПРОСИТСЯ В КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПОЕЗДА

ятие предложения компании «АВЗ» по обеспечению ускоренного режима перевозки изотермического парка и изменению расценок на него позволит довести нынешний уровень цены за доставку одного килограмма скоропортящегося груза по условному маршруту Владивосток – Москва в 5 руб. за килограмм с су-

тейнерных поездов из дальневосточных портов в направлении европейской части страны применяется включение в их состав вагонов-термосов. Это обеспечивает для них режим ускоренной перевозки. «Такой опыт позволяет довозить такие вагоны в составе одного поезда уже не до Читы, а до Екатеринбурга, – отметил он. – В случае же, когда изотермический парк отправляется в составе сборного по-

Операторы изотермического состава существенно переплачивают за перевозочную услугу

губо железнодорожной составляющей на всю цепочку поставок по схеме «от двери до двери». При этом будут значительно улучшены и технологические условия по сохранности груза».

Директор по маркетингу и развитию ОАО «Рефсервис» Олег Богомолов отметил также, что при формировании кон-

езда, соблюдение ускоренного режима перевозки обеспечивается за счёт первоочередной обработки таких вагонов на сортировочных станциях. Поэтому необходимость разработки ставочных схем, основанных на усреднённом принципе, неочевидна».

ЛЕОНИД ГРИГОРЬЕВ

СДЕЛКА

Заявка на «крупного»

Из арендатора вагонного парка компания превратилась в его собственника



ООО «Трубная транспортная компания» (ТТК, входит в структуру Группы компаний Rail Garant) «удочерило» железнодорожного оператора ООО «Рейл Актив». Увеличив таким образом собственный парк, Rail Garant намерена расти и дальше.

Выкупив за счёт собственных средств (сумму компания не раскрывает) долю в 99,99% в уставном капитале «Рейл Актив», ТТК пополнила собственный парк на 1,6 тыс. полувагонов, 1,1 тыс. нефтебензиновых цистерн и 500 зерновозов. «До приобретения «Рейл Актива» его парк находился в аренде у компаний Группы, а теперь перешёл в собственность», – пояснила начальник отдела по связям с общественностью Rail Garant Елена Давыденко. Благодаря сделке доля собственного парка Rail Garant, в том числе в лизинге, возросла до 70%. По словам Елены Давыденко, тенденция увеличения доли собственных вагонов Группы продолжится и в дальнейшем. Как отметил председатель правления, генеральный директор Rail Garant Роман Котенко, приобретение «Рейл Актива»,

В досье

В управлении Rail Garant находится порядка 20 тыс. вагонов. Согласно стратегии развития к концу 2013 года парк Группы составит 25 тыс. вагонов.

Эффективный, но небольшой перевозочный бизнес – идеальная мишень для поглощения

осуществляющего свою деятельность преимущественно в Уральском федеральном округе, позволит укрепить позиции Группы в данном регионе. Специалист независимого агентства «Инвесткафе» Дмитрий Адамидов полагает, что «удочерение» ТТК «Рейл Актива» – проявление общей тенденции к консолидации операторского бизнеса. «Сейчас его многие игроки ждут, что из более 200 операторов, оказывающих услуги грузоперевозок, через 4–5 лет останется не более 3–4 крупных (национальных) и 10–12 региональных, – объясняет Дмитрий Адамидов. – Однако насколько быстро пойдёт консолидация, вопрос открытый». По мнению эксперта, учитывая хорошие показатели рентабельности и амбициозные планы по наращиванию собственного парка, у Rail Garant есть все шансы вырасти в крупного оператора. «Но рынок перевозок устроен таким образом, что не всякий рост объектов в итоге приведёт к адекватному росту прибыли. Вместе с тем относительно небольшая, но эффективная компания – отличная мишень для поглощения более крупным игроком. Это две главные опасности, которые подстерегают абсолютно всех операторов сегодня. Сумеет ли Rail Garant достичь поставленных целей, мы увидим в течение ближайших двух-трёх лет», – отметил он.

МАРГАРИТА МЕНЬШАКОВА

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ

Северный диспетчер

Грузовладельцы Карелии получили предприятие для обеспечения своих потребностей в подвижном составе

Вышла на рынок новая транспортно-логистическая компания ООО «Промнерудтранс» (ПНТ).

Компания создана по инициативе промышленных предприятий Республики Карелия при участии правительства региона. Она создавалась специально для удовлетворения спроса карельских предприятий на вагоны. Уставный капитал новой структуры разделился следующим образом: 10% акций новой компании принадлежит ОАО «Корпорация развития Республики Карелия» (управляющая структура имуществу Республики Карелия, создана в апреле 2011 года), 90% акций находятся в собственности менеджмента ПНТ. Министр экономического развития Карелии Валентин Лунцевич заявил, что проведённый его подчинёнными анализ показал – основным препятствием на пути движения грузов из региона является дефицит вагонов. Недостаточно и специалистов по логистике. Всё это в комплексе приводит не только к экономическим потерям самих предприятий, но и является препятствием для развития всей Карелии. Для решения этих проблем при поддержке губернатора Карелии создана новая региональная транспортно-логистическая компания ООО «Промнерудтранс». «Создание такого предприятия позволит чётко оперировать подвижным составом и увеличить пропускную способность железных дорог на территории республики», – считает Валентин Лунцевич. Генеральный директор ООО «Промнерудтранс» Андрей Громовой заявил «Гудку», что целью деятельности компании



С дефицитом вагонов регионы справятся, создав новые транспортные компании

является обеспечение вывоза продукции предприятий Карелии за пределы республики. Компания возьмёт на себя централизацию функций планирования и формирования сводного заказа на перевозку, реализацию системы регионального транспортно-логистического обслуживания. Будет использована практика обезличивания приватного вагонного парка и выработки сбалансированной ценовой политики на транспортные услуги. Деятельность ООО «Промнерудтранс» будет направлена на увеличение возможности привлечения приватного вагонного парка, в том числе дочерних зависимых обществ ОАО «РЖД» – ОАО «ПГК» и ОАО «ВГК», с транспортного рынка. «Сама компания станет формировать сводный заказ для ЦФТО ОАО «РЖД» и операторских компаний, представляя интересы грузоотправителей для выхода на транс-

портный рынок, – подчеркнул он. – Появится возможность выработки сбалансированной и публичной цены на транспортные услуги. Компания намерена выстроить эффективное функционирование за счёт координации действий и комплексного взаимодействия с промышленными предприятиями республики, перевозчиком и крупными транспортными компаниями (собственниками подвижного состава). Реализация данной технологии позволит создать условия для деятельности предприятий с возможностью использования вагонов операторов по принципу обезличенного парка, который можно задействовать при отправлениях на любом маршруте, что минимизирует временные и финансовые издержки карельских грузовладельцев на перевозку своей продукции, и снизить технологическую нагрузку на перевозчика».

ЛЕОНИД ГРИГОРЬЕВ



## ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

## Спортивная доставка



ОАО «Первая грузовая компания» приступило к перевозке металлоконструкций для строительства объектов Универсиады-2013, которая состоится в Казани. В рамках соглашения с ООО «Тюмень-стальмост» (Тюменская обл.) Первая грузовая компания предоставит универсальные платформы для перевозки металлоконструкций на строительные площадки Универсиады-2013. Примерный объём перевозок в текущем году составит около 250 универсальных платформ. Тариф ПГК на перевозку металлоконструкций на маршруте Тюмень – Казань на 9% ниже уровня совокупных транспортных затрат при аналогичной перевозке в вагонах инвентарного парка. В целом в январе – июне 2011 года Первая грузовая компания увеличила на 43,3% перевозки металлоконструкций.

## Стан в рост

В первом полугодии 2011 года доля продукции Магнитогорского металлургического комбината (ММК), предназначенной для предприятий автомобильной промышленности, увеличилась до 8,1%, а общий объём поставок российским автозаводам составил 262 тыс. тонн, что существенно превышает показатели прошлого года (406 тыс. тонн, доля в структуре отгрузки комбината – 6,4%). Почти все перевозки в адрес потребителей – производителей автомашин происходят по железной дороге. Увеличение объёмов отгрузки происходит в рамках реализации стратегической задачи по превращению ММК в ведущего поставщика металлопродукции для российской автомобильной промышленности. Недавний ввод в эксплуатацию нового тонколистового стана-2000 холодной прокатки, предназначенного в первую очередь для выпуска высококачественного автолиста, будет способствовать дальнейшему увеличению отгрузки металлопродукции ММК на этот рынок.

По сообщениям информационных агентств и корреспондентов «Гудка»

## Прогноз

## «Евро-2» подтолкнёт перевозки

Действия правительства по преодолению топливного кризиса поспособствуют увеличению внутренних поставок

Правительство России продлевает выпуск топлива стандарта «Евро-2» на территории страны, а также срок действия заградительных пошлин на экспорт бензина ещё на месяц. Эти меры, по мнению экспертов, отражаются на внутренних перевозках нефтепродуктов, однако практически никак не скажутся на экспортных поставках.

Федеральная антимонопольная служба (ФАС), Ростехнадзор, Росстандарт и 12 крупных российских нефтяных компаний заключили соглашение, согласно которому нефтяникам с 5 сентября текущего года вновь разрешили производить бензин «Евро-2», ранее запрещённый к выпуску. Разрешение будет действовать как минимум до середины 2012 года. За это время компании должны модернизировать свои нефтеперерабатывающие заводы под производство высококачественного топлива и обеспечить достаточное производство его на внутренний рынок. При этом сами нефтяники говорят, что смогут выполнить требования правительства никак не ранее 2015 года.

Параллельно Правительство РФ своим распоряжением от



ФОТО: ИТАР – ТАСС

28 июля 2011 года продлило действие заградительных экспортных пошлин на бензин до сентября, сохранив июльскую ставку в \$394,4 за тонну. Напомним: в мае текущего года российские власти значительно увеличили экспортные пошлины на бензин, подняв ставку до 90% от пошлины на нефть.

Эти меры, по мнению чиновников, должны стабилизировать ситуацию на российском топливном рынке, который лихорадит с апреля текущего года (когда в ряде регионов возник дефицит с топливом, а цены резко поползли вверх).

Несмотря на все меры правительства, направленные на то, чтобы избежать дефицита нефтепродуктов, ситуация не

Меры по сокращению дефицита топлива дадут рост перевозок

улучшается. «Нехватка топлива на внутреннем рынке является следствием целого набора факторов, среди которых и значительный рост потребления по сравнению с возможностями по переработке нефти, и неосторожные действия правительства по регулированию цен, подтолкнувшие нефтяников к увеличению экспорта, что, в свою очередь, обусловило значительное снижение запасов и введение в силу техрегламента, запрещающего использование на внутреннем рынке топлива «Евро-2». Для снятия ажиотажа необходимо вернуть бензин российским потреби-

телям. Если пойти на поводу у автомобилестроителей, справедливо возражающих против продления сроков обращения «Евро-2», то нас ожидает очень сильный скачок цен на бензин, поскольку в августе на некоторых НПЗ пройдут плановые ремонты», – говорит генеральный директор «Солид Товарные рынки» Илья Мороз.

Правда, для компаний, занимающихся перевозками нефтепродуктов на внутреннем рынке, текущая ситуация может сыграть на руку.

«Введённые ранее пошлины на экспорт моторного топлива повлияли на рост перевозок железнодорожным транспортом. Продление сроков использования моторного топлива класса «Евро-2» также должно привести к росту объёмов. Логика здесь проста: в августе и сентябре растёт потребление топлива в связи с увеличением спроса в аграрном секторе. Если удастся избежать дефицита топлива, то перевозки внутри страны, а это перевозки речным и железнодорожным транспортом, должны вырасти», – прогнозирует замдиректора департамента торговли и продаж по работе с акциями UFS Investment Company Алексей Козлов.

Галия Шакирова

## Проблема

## Грейферы остались

Российские порты продолжают работу по устаревшим, но дешёвым технологиям

Операторы железнодорожных перевозок жалуются, что устаревшие технологии, по которым работают морские порты, являются основной причиной порчи подвижного состава и предлагают отказаться от агрессивных способов выгрузки. Однако эксперты считают, что одними просьбами делу не поможешь – потребуются новые тарифные рычаги.

По итогам первого полугодия 2011 года ОАО «Первая грузовая компания» зафиксировала резкое увеличение повреждаемости вагонного парка в российских морских портах. Этот показатель на 71% превышает уровень аналогичного периода прошлого года. При этом порядка 93–95% от повреждаемых вагонов составляют дефицитные полувагоны. В ПГК считают основной причиной сложившейся ситуации использование грейферного способа выгрузки.

Как рассказал «Гудку» заместитель генерального директора по техническому развитию ПГК Сергей Калетин, «в 2011 году компания обратилась к администрациям морских портов с предложением заключить договоры, регламентирующие вопросы выгрузки вагонов в портах, и предусмотреть компенсацию затрат ПГК на ремонт собственных вагонов».

«Назрела необходимость принятия документов, чётко регламентирующих вопрос ремонта за счёт виновной стороны. Сегодня организация такого ремонта никак не регламентируется, отсутствует единый технологический процесс его проведения. И как результат – постоянно выявляются факты некачественного ремонта вагонов силами портов, в том числе с использованием нетиповых запасных частей и материалов. Это приводит к ухудшению технического состояния вагонного парка и, следовательно, к частым отцепкам вагонов, а также отрицательно влияет на безопасность движения в целом на сети железных дорог», – отметил г-н Калетин.

Первым шагом в данном направлении в ПГК считают ввод в действие Межгосударственного стандарта ГОСТ 22235-2010 «Вагоны грузовые магистральных железных дорог колеи 1520 мм. Общие требования по обеспечению сохранности при производстве погрузочно-разгрузочных и маневровых работ», который принят взамен ГОСТа 22235-76. «Один из основных плюсов ГОСТа – запрет грейферной выгрузки вагонов. Она допускается только как исключение, на время переходного периода к щадящим технологиям выгрузки, если есть соответствующее разрешение железнодорожной администрации и собственника вагонов», – сказал представитель ПГК.

Однако большинство морских портов, использующих морально устаревшую грейферную технологию выгрузки, восприняли введение ГОСТа негативно, пытаясь найти любые способы уклонения от его выполнения. «К сожалению, конструктивного диалога со стороны большинства



ФОТО: ИТАР – ТАСС

портов пока не наблюдается», – посетовал г-н Калетин.

Руководитель отдела исследований грузовых перевозок департамента исследований железнодорожного транспорта ИПЕМ Игорь Куротченко сказал «Гудку», что у других собственников вагонов аналогичные проблемы. Просто в абсолютном отношении их повреждения не идут ни в какое сравнение с теми повреждениями, которые есть у ПГК.

У операторов и стивидоров разная точка зрения на вопрос: обязательен ГОСТ или нет?

терями от простоя в ремонте, нарушением сроков подачи вагонов под следующие погрузки.

Как сказала газете «Гудок» заместитель генерального директора по коммерческой работе и внешним связям Мурманского морского торгового порта Ирина Чеханюк, ГОСТ, о котором говорят в ПГК, был вве-

Если порты начнут терять грузы, тогда у них

появится мотивация качественно выгружать вагоны

Технический директор «Трансгранта» Игорь Тягунов сообщил, что вагоны компании также повреждаются при разгрузке в портах из-за грейферной выгрузки, которую необходимо менять на более современные технологии.

«Особенно нас расстраивает ситуация, когда повреждается новый, только что принятый с завода вагон, тем более приобретённый по нынешней высокой цене», – указал господин Тягунов.

При этом он отметил, что портовики, зная об этой проблеме, стараются быть аккуратнее с вагонами и во многих случаях устраняют повреждения своими силами. Однако для собственника каждый случай повреждения вагонов оборачивается по-

дён 1 мая текущего года и является добровольным для исполнения. «Мы работаем в соответствии с действующей нормативной базой. При выгрузке полувагонов применяются колёсные погрузчики, модернизированные порталные краны, обеспечивающие сохранную выгрузку подвижного состава. Аналогичные вагоноопрокидыватели в европейских портах и хорошо себя зарекомендовали, особенно при выгрузке смерзшихся грузов. Практика показала, что использование вагоноопрокидывателей в зимний период, а для Мурманска это с 1 октября по 15 апреля, при выгрузке смерзшихся грузов не эффективно».

Кроме того, госпожа Чеханюк отметила, что устаревшая форма статистической от-

чётности и составление актов искажают фактическое состояние дел сохранной выгрузки вагонов и наносят ущерб имиджу стивидоров. «90% актов, составленных при приёме вагонов после выгрузки, приходится на лесные и увязочные скобы, которые не влияют на безопасность движения. Порт неоднократно обращал внимание на необходимость изменения принципа формирования существующей статистики, на основании которой формируется общественное мнение», – подчеркнула представитель Мурманского морского торгового порта.

Игорь Куротченко в свою очередь полагает, что, несмотря на жалобы операторов и железнодорожников, пока у портовиков нет мотивации вкладываться в модернизацию инфраструктуры, необходимую для сведения к минимуму повреждаемости вагонов, а грейферная технология выгрузки не требует существенных инвестиций в оборудование и поэтому для портовиков является выгодной в нынешних условиях. Также отсутствует мотивация строить размораживающие устройства и вагоноопрокидыватели, хотя при выгрузке с их помощью повреждаемость вагонов практически нулевая. «На Дальнем Востоке только порт Посyet начал работы по строительству перегрузочного комплекса с использованием размораживающего устройства – вагоноопрокидывателей, но в целом ситуация не меняется», – отмечает эксперт.

Основной объём повреждённых вагонов составляют полувагоны – более 90%. И это легко объяснить, продолжает господин Куротченко. Дело в том, что в основном в полувагонах Первой грузовой экспортируются массовые грузы через те порты, где применяется устаревшая технология. «Например, в крупнейшем порту по перевалке углей на Дальнем Востоке – Порт Восточный доля экспорта угля в вагонах ПГК в 2010 году составила 43%. В Мурманском порту доля экспорта угля в вагонах ПГК составила 34%. Во всех портах с грейферной выгрузкой в вагонах ПГК, как правило, переваливается больше всего массовых грузов. И поэтому, пока существует потребность в экспорте массовых грузов, объём которого неуклонно растёт, повреждаемость вагонов будет расти существенными темпами», – говорит эксперт.

По его мнению, бороться с такой ситуацией надо, и это достаточно просто. «Нужно учитывать такой повышающий коэффициент в ставке операторам, чтобы грузоотправитель глубоко задумался о качестве выгрузки в том порту, куда он направляет свою продукцию. Когда удорожание стоимости перевозки груза на экспорт станет для него чувствительным, тогда может измениться и направление грузопотоков. И если порты начнут терять грузы, тогда у них появится мотивация качественно выгружать вагоны», – рассуждает Игорь Куротченко.

Галия Шакирова

## Решение

## Полный отход

Переход от специализированного состава к многопрофильным полувагонам избавляет магистраль от порожняка

Более чем в два раза выросло использование подвижного состава под двохвостные операции на станции Ванино. Это весьма выгодно в условиях ограниченной пропускной способности однопутного участка Комсомольск – Совгавань.

Это произошло за счёт оптимизации перевозок, предпринятой ОАО «РЖД», ОАО «Русал» и ОАО «Ванинский морской торговый порт».

Под погрузку приходящего в Ванино из Австралии глинозёма (в первом полугодии на железную дорогу его отгружено около 600 тыс. тонн) сегодня задействованы не только специализированные зерновозы и минераловозы, но и полувагоны.

Для транспортировки этого груза в открытом подвижном составе применяются многооборотные мягкие контейнеры и однокорпусные биг-бэги.

Кроме того, используются герметичные вкладыши, которые представляют собой большой тканевый мешок, растягиваемый на весь вагон. Часть глинозёма везут особые комбинированные вагоны: в Ванино они привозят первичный алюминий, следующий на экспорт, а обратно загру-



ФОТО: WWW.AJWIRE.COM

Глинозём приходит в порт Ванино через Тихий океан из Австралии

жаются сырьём для производства алюминиевой продукции.

«Сегодня наращиваются перевозки в биг-бэгах. Они грузятся в полувагоны, прибывающие с углем в Ванинский порт и не имеющие обратной загрузки. Одновременно сокращается число порожних зерновозов, засылаемых в Ванино под погрузку глинозёма. Такое рациональное использование вагонного парка на Ванинском направлении сегодня крайне важно в условиях ограниченной пропускной способности однопутного участка Комсомольск – Совгавань», – рассказал «Гудку» первый заместитель начальника Дальневосточного территориального центра

фирменного транспортного обслуживания Алексей Лоншаков.

С января по июнь 2011 года под перевозку глинозёма было подано более 5,4 тыс. порожних полувагонов. Тем самым отправка порожняка со станции Ванино к аналогичному прошлогоднему периоду сократилась на 28,9%. Привлечение подвижного состава под двохвостные операции выросло в 2,3 раза.

«Если раньше только 17% вагонов загружалось в Ванино после выгрузки, то теперь – 41%. До конца года эта доля должна увеличиться минимум до 50%», – сказал Алексей Лоншаков. Для этого «Русал» намерен, в частности, увеличить количество мягких контейнеров до 12 тыс. единиц. К тому же компания планирует продолжить существующую практику, когда перетарка импортного глинозёма в биг-бэгах происходит в портах Китая.

Вместе с тем, сообщили «Гудку» в ТЦФТО, совсем отказаться от перевозки сырья в зерновозах для своих алюминиевых заводов «Русал» пока не сможет – полностью перейти на выгрузку полувагонов эти предприятия пока технологически не готовы.

ПАВЕЛ УСОВ,  
соб. корр. «Гудка»  
ХАБАРОВСК



СЕМЕЙНАЯ ЭКОНОМИКА

Бег вдвоём

Молодые железнодорожники готовы справиться с любыми трудностями

Признаюсь, мне очень хотелось побывать в гостях у железнодорожников Екатерины и Андрея Красильниковых в Смоленске. Им соответственно 25 и 26 лет. За чашкой чая да за душевной беседой я хотела узнать, как сейчас живётся молодой семье в российской провинции. «Давайте поговорим, но только не у нас дома», – сказал Андрей таким тоном, что стало понятно: в гости меня не ждут.

Мы договорились встретиться в городском парке. И ровно в назначенное время возле фонтана появилась симпатичная пара. «Мы и есть Красильниковы», – сказали они. Катя – хрупкая, нежная. Андрей – настоящий атлет, видно, как под белоснежной рубашкой играют витые мышцы. Они трогательно держались за руки, словно в самом разгаре романа. На самом деле у этой пары уже есть дочка Даша, ей год и семь месяцев. Их браку почти четыре года. А знают они друг друга больше 10 лет. Вместе учились в школе и Рославльском техникуме железнодорожного транспорта. Сначала просто общались, потом дружили и незаметно стали друг другу необходимыми. Вот и поженились. «А когда задумались о пополнении семейства?» – спрашиваю я. «Когда поняли, что сможем содержать ребёнка», – ответил Андрей.

Его трудовая биография укладывается в четыре с половиной года. Начинал на Смоленской дистанции пути монёром пути 3-го разряда с окладом 8600 руб. А через два с лишним года сдал на 6-й разряд. Он уже третий месяц замещает бригадира. Его заработок за июнь составил «чистыми» 41300 руб. при окладе около 12 тыс. руб. и премии 226%. Как говорится, хорошо поработали – хорошо и заработали. Случалось, что бригада недорабатывала, и тогда «на руки» выходило не более 25000 руб. Но, как говорит сам Красильников, ребята в бригаде подобрались ответственные, дружные, поэтому можно рассчитывать на высокие премиальные. В среднем за последние два года его месячная зарплата «с вычётами» превышала 30000 руб.

Катя после окончания техникума недолго поработала проводником. В тот период с учётом её зарплаты их семейный бюджет составлял примерно 40 тыс. руб. Они решили, что этой суммы достаточно, чтобы обеспечить ребёнку и себе достойную жизнь. Катя родила дочку. Сегодня месячный доход молодой семьи около 43000 руб. Они считают, что это несколько выше среднего уровня.

– Мы были совсем «зелёные» специалисты, а уже могли позволить себе снимать жильё в Смоленске за 6 тыс. руб. в месяц, – заметил Андрей.

Оба они родились в Рославле. Но, к сожалению, в родном городе молодым железнодорожникам найти работу по специальности очень сложно. Поэтому сразу после окончания техникума и решили перебраться в Смоленск.



Когда двое любят друг друга, они всё преодолеют

– Год назад мы даже смогли купить квартиру, – с гордостью говорит Катя.

Такой поворот дела оказался для меня несколько неожиданным. Не секрет, что жилищный вопрос в нашей стране люди решают годами, а то и десятилетиями. А тут юная пара его решила. Как это им удалось?

– Мы искали разные варианты, – отвечает Катя. – Для начала поехали в Москву, в головной офис компании «Желдорипотека». Оказалось, жильё в Смоленске она не строит. Тогда решили получить ипотечный кредит по государственной программе «Молодой семье – доступное жильё». Обошли кучу инстанций, собрали все необходимые документы. Но чиновники не скрывали, что ожидание льготной ипотеки может затянуться на годы.

– Многие наши коллеги – железнодорожники старшего возраста – всё время ждали подходящих условий для приобретения жилья. Так до сих пор и снимают чужой угол, жалеют, что вовремя не рискнули, не купили квартиру. Нам не хотелось через энное количество лет оказаться в такой же ситуации, – признался Андрей.

На семейном совете с участием родителей Кати и Андрея был разработан план действий: продать старую машину, кроме того, взять в кредит 1 млн 300 тыс. и купить квартиру. При этом рассчитаться с банком как можно быстрее, для чего всем потуже

затянуть пояса. Так и сделали. Год назад молодые Красильниковы на вторичном рынке в хрущёвке приобрели двухкомнатную квартиру площадью 45 кв. м.

– Кредит мы отдали уже через полгода, – сообщила Катя, – помогли, конечно, родители. Но и сами постарались. Отказывали себе во всём, даже в кино не ходили. Особенно тяжело пришлось Андрею. В

– А вы не боялись непредвиденных обстоятельств, которые не позволили бы вам вернуть кредит? – интересуюсь я.

– Мы бы и с этим справились, – убеждён Андрей.

И я ему верю. В том, как он внимательно слушает, продуманно отвечает, как нежно смотрит на Катю, виден человек надёжный, ответственный и волевой. Такому по плечу любые трудности. Откуда это в нём?

Многие железнодорожники всё время ждали подходящих условий для приобретения жилья.

Так до сих пор и снимают чужой угол, жалеют, что вовремя не рискнули, не купили квартиру.

Нам не хотелось оказаться в такой же ситуации

основном только макаронами с кетчупом питались. Но ничего, справились.

Справедливости ради надо сказать, вряд ли им при существующих финансовых возможностях удалось бы так же легко решить квартирный вопрос, живи они в Москве. В Смоленске цены на квадратные метры в среднем раза в три-четыре ниже, чем в столице, да и продукты питания дешевле примерно на треть. И всё-таки и там далеко не каждая молодая семья решится взять кредит на приобретение жилья.

– Наверное, от спорта, – говорит Красильников.

Оба они серьёзно занимались бегом. Андрей – мастер спорта, у Кати – второй взрослый разряд.

– Я мечтал стать профессиональным спортсменом, – рассказывает он. – Даже в железнодорожный техникум поступил только потому, что там была очень хорошо поставлена спортивная работа. Открыты все возможности и для тренировок, и для участия в соревнованиях. Но наступил мо-

мент, когда, несмотря на все усилия, мои спортивные результаты перестали расти. Я понял, что достиг в беге «потолка». Переживал это я очень тяжело. Ушёл от тренера. Замкнулся в себе. Но потом пришло понимание, что я должен быть за многое благодарен спорту. Он привил мне равнодушие к курению, спиртному, дал силы и выносливость, умение мобилизоваться в сложных ситуациях. Всё это обязательно пригодится в жизни. Так и случилось. Когда я стал монёром пути, то времени адаптироваться к тяжёлым физическим нагрузкам мне не потребовалось. Конечно, как и все, устаю, но тружусь с удовольствием. Так и должно быть, когда человек занимается настоящей мужской работой.

Сейчас Андрей учится в Московском университете путей сообщения, на факультете строительства железных дорог. Он считает, что нашёл своё призвание. И мечтает сделать карьеру. На вопрос, какая зарплата может заставить его изменить избранной стезе, твёрдо отвечает: «Такой просто нет. Стабильность, которую даёт железная дорога, не имеет цены».

А Катя при этих словах грустно опускает голову. Она окончила техникум с красным дипломом, а недавно защитила диплом и в МИИТе. Скоро декретный отпуск истечёт, и она уже пытается найти работу. Но по специальности ничего найти не может. Ей предлагают стать... обивщиком в вагонном депо, проводником.

– Но не для этого я училась, – горячится она. – Боюсь, что придётся менять профессию.

– Можно пойти работать в детский сад, – быстро нашёл супруге занятие Андрей. – Заодно будешь там и за дочкой присматривать.

– Ещё можно окончить курсы маляров, тогда смогу сама нормально и нашу квартиру отремонтировать, – не без иронии парирует Катя.

Свою хрущёвку ребята ремонтировали сами. Не без огрехов, конечно. Нанять специалистов-отделочников не позволил семейный бюджет. И на новую мебель денег тоже пока нет. Конечно, родители, бабушки, дедушки выручили, свезли молодым всё то, что могли. Понятно, мебель эта не новая.

– Я всегда думаю, как сесть на табуретку так, чтобы она подо мной не сломалась, – смеётся Андрей.

Теперь я поняла, почему Красильниковы не пригласили меня в гости. Гордые они, не хотят, чтобы чужие видели, как скромно живут. Но главное у них уже есть – квартира, а мебель – дело наживное. Так что надеюсь, что в следующий мой приезд в Смоленск Андрей и Катя позовут меня в гости, а может быть, и порадуют новостью, что ждут второго ребёнка.

НАТАЛЬЯ КУЗИНА,  
СПЕЦ. КОРР. «Гудка»  
Смоленск  
Фото автора

ВАШЕ ПРАВО

Без письменного согласия

– Какая работа считается сверхурочной и в каких случаях работодатель вправе привлечь работников к ней без их письменного согласия?

Олег Рокотов  
Владивосток

– Сверхурочная работа – это работа, выполняемая по инициативе работодателя за пределами установленной для работника продолжительности рабочего времени: ежедневной работы (смены), а при суммированном учёте рабочего времени – сверх нормального числа рабочих часов за учётный период (ч. 1 ст. 99 ТК РФ). Привлечение работника к сверхурочной работе без его согласия допускается в следующих случаях:

- при производстве работ, необходимых для предотвращения катастрофы, производственной аварии либо устранения последствий катастрофы, производственной аварии или стихийного бедствия;
- при производстве общественно необходимых работ по устранению непредвиденных обстоятельств, нарушающих нормальное функционирование систем водоснабжения, газоснабжения, отопления, освещения, канализации, транспорта, связи;
- при производстве работ, необходимость которых обусловлена введением чрезвычайного или военного положения, а также неотложных работ в условиях чрезвычайных обстоятельств, то есть в случае бедствия или угрозы бедствия (пожары, наводнения, голод, землетрясения, эпидемии или эпизоотии) и в иных случаях, ставящих под угрозу жизнь или нормальные жизненные условия всего населения или его части.

Яков Купреев,  
главный правовой инспектор труда  
Роспрофжела

Наша консультация

Переходите, но переводом

Чтобы получить вознаграждение за преданность компании, стаж не должен прерываться



ФОТО: АЛЕКСЕЙ ПИВОВ

– Я 12 лет отработала в дистанции пути. Теперь вот решила перейти на работу в путевую машинную станцию. Хотелось бы узнать, если я уволюсь по собственному желанию, прерывается ли в таком случае мой стаж в ОАО «РЖД» и не потеряю ли я премию за преданность? Ведь компания-то одна, только организации разные. А терять наработанное за эти годы очень обидно.

Ольга Иванова

– Уважаемая Ольга!

Согласно пункту 12 положения о выплате работникам ОАО «РЖД» единовременного вознаграждения за преданность компании, утверждённого распоряжением ОАО «РЖД» от 10 июня 2008 года, № 1310р, у работников, уволившихся по собственному

В ВОПРОСАХ ТРУДОУСТРОЙСТВА МЕЛОЧЕЙ НЕ БЫВАЕТ

желанию из подразделений компании, стаж, учитываемый для выплаты единовременного вознаграждения за преданность компании, прерывается.

Поэтому если вы уволитесь по собственному желанию из дистанции пути, то стаж для выплаты единовременного вознаграждения за преданность компании будет исчисляться с даты вашего трудоустройства в ПМС.

Для сохранения непрерывности стажа вам необходимо устроиться в ПМС в порядке перевода из дистанции пути.

Сергей Данилов,  
первый заместитель начальника  
департамента по организации, оплате  
и мотивации труда ОАО «РЖД»

Разъяснение

За проезд придётся платить

При увольнении по сокращению социальные гарантии не сохраняются

– Пишет вам пенсионер, более 37 лет проработавший на Горьковской дороге. Удостоен знака «За безупречный труд на железнодорожном транспорте», ветеран труда, имею множество поощрений. В 2004 году был направлен на лечение в Нижний Новгород. После выписки из больницы продолжил работать, однако ежегодно весной и осенью проходил лечение в нашей узловой больнице. Когда болезнь обострилась, обратился к заместителю начальника вагонного депо по кадрам с вопросом об уходе на досрочную пенсию по состоянию здоровья за 9 месяцев до оформления основной пенсии в соответствии с Коллективным договором ОАО «РЖД». Денег на тот момент в управлении дороги не было, и мне посоветовали уйти по п. 2 ст. 81 ТК РФ в связи с сокращением штата, заверив, что льготы при этом сохраняются. Но когда обратился в билетное бюро станции Агрыз с просьбой выписать проездной документ, мне отказали, мотивируя тем, что в трудовой есть отметка о сокращении. Из-за болезни, заработной платы не получив, раз в год мне требуется санаторно-курортное лечение, а проезд теперь я



ФОТО: ТАТЬЯНА ГОРБАТОВА

Право на бесплатный проезд есть не у всех пенсионеров

должен оплачивать самостоятельно. Для пенсионера это очень накладно.

Олег Стыров

– Уважаемый Олег Борисович!

В соответствии с Коллективным договором ОАО «РЖД» на 2011–2013 годы обязательным условием для предоставления социальных гарантий неработающим пенсионерам, кроме длительного стажа работы, является увольнение в связи с выходом на пенсию непосредственно из ОАО «РЖД» или до 1 октября 2003 года из организаций федерального железнодорожного транспорта, имущество которых

внесено в уставный капитал ОАО «РЖД».

Поскольку при увольнении по сокращению численности работнику выплачивается выходное пособие в соответствии с установленным порядком, то социальные гарантии (ежемесячная материальная помощь, бесплатный проезд на железнодорожном транспорте, получение медицинских услуг в НУЗах ОАО «РЖД» и др.), предусмотренные Коллективным договором компании для неработающих пенсионеров, на лиц, уволенных по сокращению численности, не распространяются.

Вячеслав Батаев,  
первый заместитель начальника  
департамента социального  
развития ОАО «РЖД»



## РЕФОРМА

# Один на всех

## СПОРТИВНЫЙ ОПЕРАТОР МЕНЯЕТСЯ ВМЕСТЕ С КОМПАНИЕЙ

**Илья Вдовин,**  
исполнительный  
директор РФСО  
«Локомотив»



ФОТО: ИА СО «ЛОКОМОТИВ»

СПОРТИВНО-МАССОВОЕ ДВИЖЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ ИМЕЕТ СЛАВНУЮ ИСТОРИЮ – в этом году Российскому физкультурно-спортивному обществу «Локомотив» исполняется 75 лет. Но в условиях формирования холдинга спортивная жизнь компании тоже меняется.

*– Илья Андреевич, как отражается реформа на отраслевом спорте?*

– В этих условиях исторически сложившаяся общность железнодорожников, занимающихся спортом, фактически распадается. Если раньше железнодорожником был любой сотрудник магистралей, то сегодня на его пути к спортивным достижениям возникают административные барьеры – сотрудник филиала или ДЗО порой получает от ворот поворот, когда хочет участвовать в спортивной жизни РЖД. Это создаёт не только локальные сложности, но и является большой проблемой корпоративной культуры. И проблема эта скорее организационного характера – нужно поменять подходы к финансированию и отчётности, организации спортивных мероприятий. Существующая модель базируется на договорах между ОАО «РЖД», железными дорогами, функциональными филиалами, с одной стороны, и РФСО «Локомотив» и его обособленными подразделениями – с другой. В этой схеме не охватываются, например, железнодорожные высшие и средние учебные заведения, а также дочерние и зависимые общества, которые с каждым годом «впитывают» всё больше сотрудников РЖД. Всё это не приводит к тем результатам, которых и мы, и РЖД хотим добиться, – максимальной вовлечённости сотрудников компании в спортивные мероприятия. Ведь спорт – это эффективный инструмент сплочения людей и формирования профессиональной общности, именно через него можно добиться укрепления и развития единства железнодорожников.

*– Как будете выходить из этой ситуации?*

– Для решения всех этих проблем мы предложили простой и эффективный механизм перехода на договоры пожертвования на уставную деятельность вместо договоров оказания услуг. РЖД, финансируя спортивное мероприятие через договоры пожертвования, передаёт эти средства в РФСО «Локомотив», которое с этого момента становится его организатором и будет вправе решать, кто на него допускается. Президентом поручено провести работу по заключению аналогичных договоров с основными ДЗО. Эта работа проводится нами совместно с департаментом социального развития и департаментом управления дочерними и зависимыми обществами. Таким образом, на мероприятия корпоративного уровня мы сможем привлекать персонал любых организаций холдинга.

Вообще порой возникают очень острые моменты. Сегодня, если мы, к примеру, командирем на соревнования команду и в её состав включён сотрудник больницы РЖД или «дочки», возникают проблемы по линии отчётности и финансирования. А при таком



ФОТО: ИГОРЬ УЛИНОВ

СПОРТИВНЫЕ ТРАДИЦИИ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ ПЕРЕДАЮТСЯ ИЗ ПОКОЛЕНИЯ В ПОКОЛЕНИЕ

варианте мы получаем возможность привлечь дополнительные средства, а значит, повысить качество мероприятий, увеличить количество участников. В частности, учащих отраслевых учебных заведений, которые, участвуя в жизни РЖД, почувствуют, что «социальная ответственность компании» – не пустые слова. Кроме того, мы можем вовлекать в наши мероприятия ветеранов, их тоже неправильно сбрасывать со счетов – среди них есть выдающиеся люди, которые, даже выйдя на пенсию, могут дать фору молодым. Если человек всю жизнь был примером честного спортив-

подразделений по всей стране. И спортивно-массовая работа носит местечковый характер, когда нашим подразделениям удаётся заключить договор с какой-то из них. Мало того, колдоговорами некоторых ДЗО вообще не предусмотрено выделение средств на эти цели, а если деньги и выделяются, то финансирование не всегда распределяется на линию – унифицированного механизма выделения средств на спортивно-массовую работу в дочерних обществах тоже нет.

Перед нами стоит задача разработки внятной программы, которая позволила бы повсеместно проводить чёткие, спланированные мероприятия по единым стандартам и правилам для всех железнодорожников. Любой процесс, когда он носит системный характер,

*Любой процесс, когда он носит системный характер,*

*повышает эффективность деятельности,*

*но внедрить новый механизм непросто*

ного поведения и ударной работы, мы должны его уважать и ставить в пример.

*– Все структуры холдинга готовы развивать отраслевой спорт?*

– Отношения с ДЗО складываются непросто. В коллективных договорах большинства этих структур есть пункты о выделении средств на отраслевой спорт, на спортивные мероприятия для сотрудников. Их бюджеты позволяют осваивать около 40 млн руб. в год, однако сегодня мы осваиваем лишь около 4 млн. Все остальные средства либо не осваиваются, либо тратятся на самостоятельные эпизодические мероприятия, что не добавляет единства общности железнодорожников-спортсменов. Это связано с тем, что нет единого механизма, действующего в отношении всех «дочек», их

повышает эффективность деятельности, но внедрить новый механизм непросто. Мы заручились поддержкой президента компании, который поставил задачу РФСО «Локомотив» стать единым спортивным оператором всего холдинга.

*– По своим спортивным программам активно работает и профсоюз. Его будете вовлекать?*

– Мы это учитываем, вопрос взаимодействия с Роспрофжелом – ещё один большой фронт работы. На разных дорогах эта работа организована по-разному. Профсоюз готов к реализации централизованных общесетевых программ в области спорта, но необходимо определить единые правила организации подобных мероприятий.

БЕСЕДОВАЛА ИРИНА ЗАВЕРНЯЕВА

## РАБОТА

## Контора платит

Частникам придётся равняться на чиновников

Установлен минимальный стандарт служебных расходов.

Соответствующий законопроект, подготовленный Минздравсоцразвития, одобрила на днях Российская трёхсторонняя комиссия по регулированию социально-трудовых отношений. Поправки, которые будут внесены в Трудовой кодекс, вводят норму возмещения командировочных расходов в коммерческом секторе: они должны быть не ниже, чем у работников государственных и муниципальных учреждений. Как пояснила директор департамента охраны труда, заработной платы и социального партнёрства Минздравсоцразвития Наталия Жарова, регулировать эти вопросы каждая организация должна или собственным коллективным договором, или локальными актами. В министерстве рассчитывают, что предлагаемые изменения позволят установить минимальные гарантии работникам коммерческих предприятий, так как сегодня размеры командировочных у них не ограничены ни верхним, ни нижним пределом.

Сейчас минимум командировочных для федеральных чиновников составляет 550 руб.



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАТОВ

в день на гостиницу и 100 руб. на питание. Понятно, что эти суммы не отвечают реалиям сегодняшнего дня.

«Конечно же, чиновники получают больше указанного минимума на командировочные расходы, так как в каждом ведомстве есть экономные средства на дополнительные затраты», – говорит заместитель председателя комитета по труду и социальной политике Госдумы Ильдар Габдрахманов. При этом депутат не исключает, что недобросовестные работодатели коммерческого сектора будут экономить. Например, выдавать деньги на проезд в плацкартном вагоне, хотя по действующему сегодня законодательству должен быть купейный.

Однако член совета ассоциации «Юристы за трудовые

права» Олег Бабич считает, что в стране нет острой проблемы с оплатой командировочных ни в какой сфере, будь то коммерческая или государственная. Работодатель, отправляя в служебную командировку сотрудника, так или иначе не может заплатить меньше, чем стоит проезд на транспорте или номер в гостинице. «Установленный минимум, конечно, заставит подтянуться слабые коммерческие предприятия, а в крупных корпорациях командировочные и так существенно выше федеральных расценок. Нет оснований считать, что с принятием закона их в таких организациях урежут», – прокомментировал он «Удку».

По оценке генерального директора «Желдортранс» Сергея Чаплинского, в организации объединения проблем с оплатой командировочных нет. Порядок возмещения расходов регулируется локальными положениями и приказами организации, а размер зависит от экономической ситуации. «И никогда по этому поводу жалоб не было», – отметил он. Кроме того, в ОАО «РЖД» сейчас готовится к выходу документ по увеличению размера суточных для локомотивных бригад и проводников.

ЕЛЕНА КУДРЯВЦЕВА

## РЕШЕНИЕ

## Налоговая индульгенция

ФНС простит россиянам долг в 30 млрд руб.

Налоговики предложили Минфину списать безнадежные долги налогоплательщиков.

Федеральная налоговая служба (ФНС) хочет «простить» задолженности, накопившиеся на начало 2009 года по земельному, транспортному и имущественному налогам. По оценкам ФНС, общая их сумма составит около 30 млрд руб., из них 18 млрд руб. – долги по транспортному налогу.

Однако этот шаг навстречу гражданам продиктован вовсе не заботой о кошельке россиянина, а простым расчётом. Дело в том, что результат взыскания задолженностей несопоставим с издержками ведомства. По словам главы ФНС Михаила Мишустина, сумма каждого отдельного долга невелика, а судебные процедуры, необходимые для его возврата, хлопотны. Кроме того, речь идёт не о реальных задолженностях злостных неплательщиков, а об ошибках ведомств, предоставляющих налоговикам неверные базы данных на граждан и их имущество. В дальнейшем, по заверению главы ФНС, такие ошибки будут невозможны, поскольку с 15 ноября 2011 года будет использоваться Федеральная информационная



ФОТО: ИРИНА ТИХОНОВА

ЗАЧАСТУЮ НАЛОГОВАЯ ЗАДОЛЖЕННОСТЬ – ОШИБКА КОМПЬЮТЕРА

адресная система (ФИАС), с помощью которой можно будет без погрешностей проверять информацию о каждом отдельном налогоплательщике, его имущество, месте регистрации и так далее.

Генеральный директор юридической компании «Налоговая помощь» Сергей Шаповалов считает, что неэффективной работу по взысканию задолженности делает комплекс проблем, юридических и организационных. «Если разделить, например, количество взысканных средств на понесённые затраты, то окажется, что налоговики могут потратить больше, чем собрать. Помимо ошибок компьюте-

ров и людей, работающих с техникой, есть ошибки при передаче информации между ведомствами. Например, давно продавшему автомобиль автовладельцу приходит предписание заплатить налог. Такого рода ошибок много, и они снижают эффективность работы с задолженностью. При этом на выяснения, что долга нет, также тратятся деньги», – отметил эксперт.

Генеральный директор ЗАО «Секвоя Кредит Консалтинг» Елена Докучаева рассказала, что коллекторы готовы взыскивать долги, списанные Федеральной налоговой службой. «Такое сотрудничество было бы перспектив-

ным, это позволит разгрузить и налоговиков, и сотрудников Федеральной службы страхового надзора в области взыскания просроченных налоговых задолженностей. Сейчас налоговикам приходится тратить колоссальное количество времени и бюджетных средств на судебные разбирательства. Когда же с налоговой задолженностью начнут работать специализированные компании, многие споры будут решаться быстрее и чаще в досудебном порядке», – считает Елена Докучаева.

Кроме того, ФНС выгодно сотрудничать с коллекторами, поскольку у последних есть отработанные технологии, многолетний опыт работы с долгами и налаженная IT-инфраструктура, считает Елена Докучаева. При этом глава коллекторского агентства отметила, что сотрудничество коллекторов и ФНС невозможно без принятия соответствующих законодательных решений. «Естественно, потребуется внести некоторые коррективы в закон в связи с новым видом обязанностей, но в целом работа с долгами ФНС для нас равноценна работе с долгами в какой-либо другой сфере», – добавила Елена Докучаева.

ГАЛИНА ЗИНЧЕНКО

## ? ВОПРОС ДНЯ?

Заметили ли вы изменения в поведении полицейских после их переаттестации?

Алексей Хабибуллин, начальник станции Болотная:

– В связи с реформой МВД и аттестацией сотрудников для меня образ милиционера, а ныне полицейского, абсолютно не изменился. Люди в форме как охраняли общественный порядок, боролись с преступностью, так и продолжают это делать. Единственный минус во всём этом – сокращение штата. К примеру, у меня на станции полицейские уже не дежурят ночью. На мой взгляд, на безопасности таких серьёзных объектов экономить нельзя.

Сергей Вершинин, ведущий инженер моторвагонного депо Санкт-Петербург-Финляндский:

– Конечно, ничего не изменилось. Тот же взгляд, не обременённый интеллектом, те же самые замашки и привычки. Разве что на машинах появилась надпись «полиция». Это единственное изменение. Очерёдные миллиарды народных денег выкинули в трубу, пересажали этих людей на новые автомобили. Ни одного старого с надписью «полиция» я не видел, всё с нуля.

Валентина Гаркина, экономист Кротовской дистанции пути:

– У нас в селе нет своего отдела полиции, есть участковые – целых два. Здание, в котором они работают, ветхое, старое. Даже нет телефона, чтобы позвонить. Приходится в случае необходимости звонить в районный центр Кинель-Черкассы. А оттуда ехать на автомобиле минут 40. А как найти участковых полицейских – непонятно. Днём их на месте не бывает, их мобильных телефонов мы не знаем, поэтому никаких особых изменений в поведении полицейских я не заметила.

Иван Истомин, инженер техотдела службы пути Южно-Уральской дирекции инфраструктуры:

– С этим институтом власти не сталкивался. Но по внешней оценке – изменений не произошло. Люди – те же, форма – та же, за исключением непривычной надписи «полиция». Думаю, менталитет переаттестацией не изменился. Но полагаю, что новые требования сделают наших полицейских другими.

Станислав Стрельников, начальник Тюменской Детской железной дороги:

– Я не заметил значительных изменений. Собственно, сменили только антураж – ближе к 1 августа я всё реже видел на улицах автомобили с надписью «милиция», всё чаще – «полиция». А вот сотрудники не изменились точно: выправка та же, что и была, и отношение к гражданам далеко не всегда такое, какого ты вправе ожидать от правоохранительных органов.

Сергей Царенко, начальник вокзала Краснодар:

– Пока ровным счётом ничего не изменилось. Я считаю, что полицейские должны более корректно общаться с гражданами. Иначе непонятно, для чего вся эта переаттестация проводилась.

Александр Авдеевский, начальник вокзала Вологда:

– Транспортные милиционеры-полицейские всегда были подтянутые, вежливые и тактичные. В последнее время в лучшую сторону изменились и сотрудники внутренних дел – городские полицейские. Я наблюдаю, как они работают на привокзальной площади. Заметно, что сотрудники МВД стали более внимательными – и к гражданам, и к несению службы. И больше обращают внимания на свой внешний вид. Форма одежды у них пока старая, но и она теперь выглядит на них более презентабельно. Считаю, что переаттестация всё-таки прошла не зря.



Экология

Чистый воздух

Минприроды подготовило документ, который поможет защитить атмосферу

Проект соответствующего приказа размещён на сайте министерства с тем, чтобы все заинтересованные могли вносить в него свои замечания и предложения.

В нём предлагается, в частности, наладить государственный учёт всех предприятий, имеющих источники выбросов вредных веществ.

Собранная информация о количестве и составе загрязнений поможет органам федеральной исполнительной власти и общественным организациям осуществлять контроль состояния воздуха.



Все источники выбросов вредных веществ в окружающую среду поставят на учёт

Новый документ предусматривает создание базы данных «Государственный учёт юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, имеющих источники выбросов вредных веществ в атмосферу». Формировать и пополнять её будут сотрудники Федеральной службы по надзору в сфере природопользования (Росприроднадзор) и её территориальных органов.

Согласно проекту данные нового федерального информационного ресурса будут общедоступными, за исключением тех, доступ к которым ограничен действующим законодательством РФ.

Предполагается, что собранную информацию в дальнейшем будут использовать в том числе при разработке гигиенических и экологических нормативов качества воздуха, предельно допустимых выбросов и нагрузок на экологические системы, а также при расчёте платы за выбросы вредных (загрязняющих) веществ в атмосферу.

Кроме того, данные экологического учёта необходимы для формирования и проведения государственной политики в области охраны атмосферы на всей территории нашей страны, при реализации программ социально-экономического развития различных регионов.

Подобная информация поможет лучше разрабатывать планы развития крупных городов и небольших населённых пунктов, осуществлять градостроительное зонирование, формировать транспортную инфраструктуру.

Зная состав вредных выбросов и их источники, учёным станет проще прогнозировать экологическую ситуацию в тех или иных районах страны. Это поможет своевременно предотвращать природные катастрофы.

Для лучшей координации проведения такой работы в масштабах страны вся информация, полученная при постановке на учёт предприятий, загрязняющих атмосферу, будет поступать в Единый государственный фонд данных о состоянии окружающей среды.

Андрей Стрельцов

Цифры и факты

\$25 млрд

составит к 2020 году европейский рынок производства биогаза, что в 12 раз больше, чем сейчас. Причём 75% такого топлива получают из отходов сельского хозяйства, 17% – из органических отходов домохозяйств и предприятий, ещё 8% производят на очистных сооружениях.

В настоящее время в Германии действуют более 9 тыс. заводов по выпуску биогаза и в перспективе им заменят до 20% используемого в стране натурального газа. Потенциал России в этой сфере оценивается в 133 млн тонн условного топлива в год, однако пока его используют слабо. Хотя строительство биогазовых установок является эффективным способом переработки отходов.

Андрей Стрельцов

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 №ФЧ77-19219.

Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Росприроднадзор. Индекс 500119 http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info E-mail: gudok@css-rzd.ru

Главный редактор: Александр Ретюгин  
Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересалкин, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)  
Выпускающий редактор: Анна Зюгаф

Редакторы отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональных), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (наука), Юрий Сушинов (информация), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазинаметова (социальной политики и писем), Алексей Чекалов (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Крайнов (макет)  
Советник главного редактора: Валентин Запелов / Научный редактор: Анатолий Хадорковский  
Номер вела Анна Зюгаф.

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

Телефоны собственных корреспондентов: Калининград (4012) 58-65-82 | Москва (499) 262-18-66 | Н.Новгород (8312) 48-46-74 | 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.  
Рухомий не рецензируются и не возвращаются | При перепечатке ссылка на «Гудок» обязательна.  
Набрано и сверстано в РИЦ (газеты «Гудок»

Выход в свет: 3 августа 2011 года  
Номер: 135 (24855) | Тираж: 150396 экз.  
Время подписания по графику: 19.15  
Подписано в печать: 19.50  
Цена свободная  
Адрес редакции: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

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. Welcome@gudok.ru  
Материалы с рубрикой, набранной Писем шрифтом, – на правах рекламы.  
Адрес издательства: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Отпечатано: ЗАО «Политеграфический комплекс «Скитра-М» | 143400 Московская обл., Красногорский район, п/о Красногорск/5, а/м «Баттле», 23 км [Заказ № 11-08-0009] | Печатается в Москве, Астрахани, Барнауле, Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Казани, Калининграде, Кемерове, Красноярске, Махачкале, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Оренбурге, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Солнечногорске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.

Опыт

Страна рекордов

Австралийские железные дороги отличаются длинными поездами и перегонами

Десять лет назад, летом 2001 года, в Австралии произошло событие, потрясшее весь железнодорожный мир. Там успешно провели самый тяжеловесный в истории поезд. Он вёз более 89 тыс. тонн груза, состоял из 682 вагонов и имел длину 7353 м. Причём зарегистрированный рекорд – нетто, а не общая масса состава.

Ещё не так давно существовал миф о том, что австралийцы пренебрежительно относятся к своим железным дорогам. Действительно, если взглянуть на карту, то внешне магистрали страны выглядят более чем скромно. Общая протяжённость железнодорожной сети – всего лишь 39 тыс. км. Такая плотность линий – одна из самых низких в мире. Всего 3 тыс. км электрифицированы на постоянном токе 1,5 киловольт и переменном – 25 киловольт частотой 50 Гц, примерно поровну от общей длины электрификации. Первые электрифицированные линии на постоянном токе в Австралии появились в 1919 году. При этом постоянный ток используется сегодня исключительно в пригородных пассажирских перевозках.

История Австралийской железной дороги ведёт отсчёт с 1854 года прокладкой линии Мельбурн – Парраматта. В то время никто не думал о единой сети железных дорог на континенте. Каждая колония приняла свой стандарт колеи, и никто не обратил внимания на советы из Лондона о необходимости унификации путевой решётки. К 1921 году общий километраж достиг 41 тыс. км. Со временем он чуть сократился за счёт разборки убыточных участков, где развитие промышленности остановилось.

Сегодня в стране кенгуру осталось три стандарта колеи – ирландская (1600 мм), европейская (1435 мм) и капская (1067 мм). Помимо железобетонных и деревянных шпал на железных дорогах Австралии широко практикуются стальные. Порой разные колеи соседствуют друг с другом, но принадлежат разным компаниям-перевозчикам.

Для нас такое многообразие наверняка было бы препятствием, но австралийцев оно вполне устраивает. Более того, они



Пригородное сообщение в Австралии поддерживается государственным бюджетом

с трудом расстались с другими экзотическими видами колеи, когда в середине прошлого века задумались о тяжеловесном движении. Поезд менее 10 тыс. тонн тяжеловесом в Австралии не считается. Самые большие составы формируются в штате Квинсленд. Четверённые электровозы переменного тока на распределённой тяге с управлением из головного локомотива тащат четырёхкилометровые составы с углем и сахаром. Сейчас железная дорога покрывает более 42% от общего числа грузоперевозок на континенте.

Пригородное движение государство считает приоритетным. Электрички в Австралии финансируют из казны через управления общественным транспортом во всех административных единицах страны. Такое отношение к пригородным перевозкам снимает проблему компенсации выпадающих доходов. Более того, в каждом регионе существуют единые проездные билеты на общественный транспорт, включающие право проезда в пригородных поездах и автобусах. Удобство для пассажира очевидно:

в большинстве мест автобус и пригородный поезд дублируют друг друга, и пассажиру не надо подстраиваться под расписание того или иного вида транспорта.

Машинисты в Австралии – категория особая. Им дано право самостоятельно переводить стрелки из кабины локомотива в случае отказа приборов СЦБ или когда стрелка «слетит» с контроля дежурного по станции. Тогда локомотивной бригаде полагается запросить по радиосвязи маршрут у дежурного и самой же его проложить.

Австралийская железная дорога имеет собственные предприятия по выпуску и ремонту техники и запчастей. Особенность состоит в том, что производство и ремонт неразделимы и специализированных предприятий по ремонту подвижного состава там нет. Например, компания United Group Rail производит и ремонтирует дизельные поезда, электрички, вагоны для перевозки угля. А фирма Glyde Engineering начинала с производства паровозов, а теперь специализируется на выпуске и ремонте тепловозов. Из иностранных производителей на

рынке присутствует только австрийская фирма Plasser and Theuer с её путевыми машинами. Она разрабатывает технику для многих стран, в том числе и для России.

Причудливо в Австралии и понятие перегона. Нам кажутся большими 30-километровые расстояния между отдельными пунктами на Байкало-Амурской магистрали. А вот экспресс линии «Индиян Пасифик», выйдя из Перта, летит по прямой 487 км по Налларборской равнине. Гладкая, как зеркало, она не потребовала ни одного поворота железной дороги.

Сегодня длина железных дорог в Австралии продолжает расти. В 2004 году на Зелёном континенте была открыта Трансконтинентальная Австралазийская линия, соединившая юг с севером, Аделаиду с портом Дарвин. Она проходит по самым труднодоступным пустынным и болотистым местам. Пуск первого экспресса на Дарвин вызвал такой ажиотаж, что не хватило вагонов для всех желающих прокатиться. В итоге состав состоял из 43 вагонов общей длиной более 600 м. Путешествие с юга на север занимает три дня.

Леонид Акопов

Инициатива

Довели до автоматизма

Патрулировать улицы вышли роботы-полицейские

Сотрудники ГИБДД Краснодара обзавелись специальными устройствами, установленными на служебных машинах.

«Робокопы» фотографируют автомобили нарушителей. Фотодатчиками пока оснастили 10 машин ДПС, на это из городского бюджета было выделено 2 млн руб.

Новые устройства состоят из дополнительной видеокамеры и спутникового навигатора, а также базы данных, где заложены координаты разрешённых мест для парковки транспорта. Во время движения патрульной машины по улицам города камера фиксирует автомобили, припаркованные с нарушением. При этом система опознаёт номер автомобиля, фотографирует его, определяет координаты с помощью системы GPS/ГЛОНАСС. Если камера один раз сфотографировала машину нарушителя, он попадает в «чёрный список». Через 20 минут машина вновь будет про-



ФОТО: ИТАР-ТАСС

езжать по тому же самому маршруту. Если выяснится, что автомобиль всё ещё стоит в неполюженном месте, автоматически формируется протокол о нарушении.

«Данные поступают в Центр фиксации Правил дорожного движения, там выясняют

личность автовладельца и отправляют нарушителю по почте постановление и квитанцию на оплату штрафа. Причём один и тот же владелец автомобиля, неправильно паркующий свою машину, в течение дня может «заработать» сразу несколько штрафов», – пояснили в администрации Краснодара.

Как заявил заместитель командира взвода отдельного батальона полка ДПС ГИБДД управления МВД России по Краснодару Александр Марков, программа работает независимо от инспектора. «Это сделано для того, чтобы перед законом все были равны», – подчеркнул он.

Роботы-полицейские сфотографировали уже сотни машин, чьи владельцы нарушили правила парковки. В ближайшее время они получат «письма счастья» и должны будут заплатить штраф 300 руб. В письме будут указаны данные машины, водителя, инспектора и фотография самого правонарушения.

Президент коллегии правовой защиты автовладельцев Виктор Травин отметил, что рассмотрение дела о нарушении ПДД в отсутствие самого водителя возможно только в том случае, если камера работает в автоматическом режиме. Так как это правило соблюдается, то процедура законна. «Средства фиксации нарушений могут работать в автоматическом режиме, после чего постановление о штрафе высылается собственнику транспортного средства. С точки зрения защиты прав граждан это правильно. Однако с точки зрения здравого смысла это не совсем логично. Наказывается не тот, кто нарушил, а наказывается собственник транспорта. В итоге для нарушителя это не является профилактической нормой, ведь не факт, что за рулём в момент нарушения сидел сам собственник. Возможно, сидел водитель, родственник или кто-то иной, управляющий машиной по доверенности», – отметил эксперт.

Галина Зинченко

Кроссворд

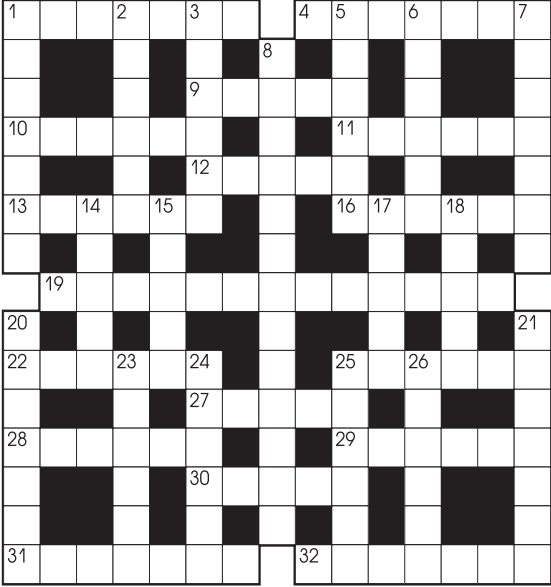
ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Аппарат для клонирования документов. 4. «Одежда» книги. 9. Сельскохозяйственная крупная культура. 10. Кличка главы мафии в фильме «На Дерибасовской хорошая погода...». 11. Неаккуратный и вечно неопрятный человек. 12. Блиоститель султанского ложа и гарема. 13. Политика некоторых женщин по отношению к своим мужьям-подкаблучникам. 16. В споре рождается, в вине растворяется. 19. Подруга семиструнная под напряжением. 22. Изображение предмета в перспективе. 25. Любитель громких слов. 27. Гуманист, не пристреливший обречённого коня, из хита О. Газманова. 28. Наркотик, который не смог бы принимать гоголевский майор Ковалёв, лишившийся носа. 29. Индейцы-мексиканцы с вождём Монтесума. 30. Александрийское сооружение, проигравшее в высоте пушкинскому памятнику. 31. Месяц неудавшегося путча 1825 года. 32. Им предствился Бывалый в «Операции Ы», убирая с дороги авто «ручным» способом.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. Функция краба на фуражке моряка. 2. Древнейший организм, сохранившийся до наших дней. 3. Холодное оружие, надеваемое на пальцы. 5. «Воздуховоды» наших лёгких. 6. Что представляет собой пирзут? 7. Он бывает летательным, а бывает и самогонным. 8. «Получает 220, отдаёт 127 и всё время гудит» (прибор). 14. Специалист по прославлению собственного болота. 15. Деталь часов, мешающая им «убегать». 17. Одно из низших божеств в древнегреческой мифологии. 18. Предпоследняя буква латинского алфавита. 20. При стрельбе он дружески бьёт по плечу. 21. Единичка человеческого сообщества. 23. Солдатская шапка образца зимы 1943 года. 24. Датчик или элемент, воспринимающий прикосновение. 25. И сердечный, и предохранительный. 26. «...ящеричей ползает в костях» – пропущенное слово из песни В. Высоцкого.

Составил  
Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 2 августа

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

6. Прейскурант. 9. Леонов. 10. Изаура. 11. Агния. 12. Вести. 14. Выюга. 15. Кобальт. 16. Благо. 17. Оскал. 18. Новатор. 20. Удила. 22. Артек. 24. Гроза. 26. Кнопка. 27. Ластик. 28. Страхование.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. Гранит. 2. Айова. 3. Склянка. 4. Оргия. 5. Январь. 7. Перекладина. 8. Приглашение. 13. Икона. 14. Втора. 19. Апофеоз. 21. Лопата. 23. Россия. 24. Гамак. 25. Алмаз.