

Сезон перевозки бахчевых впервые пройдёт без участия инвентарного парка РЖД

6 июля 2011 года [www.gudok.ru](http://www.gudok.ru)  
среда [www.gudok.info](http://www.gudok.info)  
№ 115 (24835) E-MAIL: [GUDOK@CSS-RZD.RU](mailto:GUDOK@CSS-RZD.RU)

Новая структура может объединить как добывающие уголь, так и транспортные активы

Могут ли 275 тыс. сокращённых в ходе реформы милиционеров пополнить криминальные ряды

Идею стихотворения «Железная дорога» Некрасову подсказал его друг инженер Александр Ераков

# ГУДОК



Ежедневная  
транспортная  
газета

Выходит  
с 23 декабря  
1917 года

Тираж  
149794  
экземпляра

## | От редакции

### Жизнь или право

Давайте попробуем выбрать, что важнее: соблюдение прав человека или стопроцентная гарантия безопасности пассажиров. К чему это? Правозащитники вчера заявили, что хотят исключить дискриминацию ВИЧ-инфицированных работников во всех крупных отраслях экономики. В апреле Верховный суд уже отменил положение приказа Минтранса, по которому людям с таким заболеванием запрещалось управлять самолётами гражданской авиации. Поводом для решения стало обращение лётчика, отстранённого от полётов, после того как ему диагностировали ВИЧ. Представители Минтранса настаивали на том, что болезнь создаёт опасность для пассажиров, так как состояние пилота может ухудшиться в любой момент. Однако суд посчитал, что иммунодефицит – недостаточное основание для отказа в работе.

Об этом говорят и рекомендации Международной организации труда: дискриминации по «отношению к работникам в связи с действительным или приписываемым наличием ВИЧ-инфекции» быть не должно.

А вот с точки зрения людей, пользующихся транспортом и не готовых расстаться с жизнью в угоду защиты чьих-то прав, ситуация представляется абсурдной. Не случайно, когда отстранение лётчика обсуждалось на форумах, авиапассажиры высказались против того, чтобы самолёт управлял ВИЧ-инфицированный пилот, поскольку состояние человека с подорванным иммунитетом невозможно точно прогнозировать.

По этой же причине в РЖД на некоторые виды работ также запрещено принимать людей с иммунодефицитом.

Более того, несмотря на жёсткую систему медосмотров, в компании не удаётся полностью исключить случаи внезапной смерти машинистов. Не все здоровые люди, по признанию медиков, способны выдерживать огромные физические и эмоциональные нагрузки, свойственные операторским профессиям. Что уж говорить о тех, кто заразился вирусом иммунодефицита. Болезнь, несомненно, не должна являться причиной для увольнения, но в любой транспортной отрасли достаточно должностей, от которых не зависят жизни пассажиров и которые вполне можно предоставлять ВИЧ-инфицированным.

Борьба за права людей, конечно, благое дело. Но нельзя же всё доводить до абсурда. Иначе в результате этой борьбы камня на камне может не остаться.

### Цифра дня

# 3,415 млн

тонн составит суточная погрузка на сети дорог в июле, что ниже ранее запланированного задания, поскольку начинается сезон летних путевых работ.

### Итоги

## По единому стандарту

ОПРЕДЕЛЕНЫ СЕТЕВЫЕ ПАРТНЁРЫ  
ДИРЕКЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОКЗАЛОВ

Подведены итоги открытых аукционов на право заключения партнёрских соглашений для сетевых компаний, предоставляющих товары и услуги на вокзалах, а также по организации и управлению торговым центром на Казанском вокзале Москвы.

Для сетевых компаний актуальность проекта заключается в стабильном спросе на товары и услуги, поскольку только за один год через вокзалы страны проходит порядка 1 млрд пассажиров.

По итогам аукциона право на организацию и управление торговым центром на Казанском вокзале Москвы получило ООО «Рейалвей Сервис».

– О намерении ДЖК найти надёжного партнёра для организации на Казанском вокзале Москвы современного торгового центра мы узнали из средств массовой инфор-

мации и проявили последовательную заинтересованность. Торговый центр начнёт работать в преддверии новогодних праздников, – говорит Владимира Фришер, генеральный директор ООО «Рейалвей Сервис».

Управлять сетью аптек станет ООО «Ваше здоровье 5», входящее в Ассоциацию независимых аптек. Сетью пред-

прият общественного питания будет управлять ООО «Свежий ветер». На вокзалах будут организованы так называемые «ресторанные дворики». Уже к концу года начнут работать знакомые многим пассажирам компании – «Ростикс-КФС», «Эль-Патио» и т.д.

доставкой и вручением почтовых отправлений займётся ЗАО «Почтомат».

С победившими компаниями предполагается создать совместные с РЖД предприятия. Договоры аренды будут заключаться на срок не менее 10 лет.

Марьяна Балашкина

Спрос на товары и услуги на вокзалах дирекции обеспечит пассажиропоток в 1 млрд человек в год

прият общественного питания будет управлять ООО «Свежий ветер». На вокзалах будут организованы так называемые «ресторанные дворики». Уже к концу года начнут работать знакомые многим пассажирам компании – «Ростикс-КФС», «Эль-Патио» и т.д.

### Перспектива

## Выше инфляции

Минэкономразвития озвучило свои предложения по индексации тарифов в следующем году



Фото: Максим Калашников

Министерство экономического развития предложило индексировать стоимость грузовых железнодорожных перевозок в 2012 году на 7,4%. Если правительство примет это предложение, то основная борьба развернётся за уровень госдотаций.

«Мы направили предложения в правительство по повышению железнодорожных тарифов в 2012 году на 7,4% (при инфляции 5–6%), в 2013-м – на 6,4% (4,5–5,5%) и в 2014-м – на 5,5% (4–5%), – заявил журналистам заместитель министра экономического развития Андрей Клепач. – Это на 0,5–1,5 процентных пункта превышает предполагаемый рост цен. На наш взгляд, это позволит обеспечить стабильное инвестиционное развитие РЖД».

Старший вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Михайлов говорит, что такой уровень индексации устраивает компанию, однако для выполнения инвестиционной программы необходимо ещё порядка 40 млрд руб. дотаций. Столько же нужно занять на внешнем рынке, для чего необходимо получить разрешение правительства.

Минфин предлагает РЖД заменить дотации на другие инструменты поиска доходов

«На заемные средства, которые могут быть привлечены на период до 20 лет, РЖД планируют финансировать проекты с аналогичным сроком окупаемости, – замечает Вадим Михайлов. – При планировании на более длительный срок необходимы государственные дотации».

МЭР предложил увеличить тарифы по основному варианту, который предполагает добавку к инфляции. Есть ещё и альтернативный вариант, подготовленный ведомством в апреле, где предполагалось повышение лишь на 6%. Однако после того как в ионе премьер-министр Владимир Путин сказал, что у него рука не поднимается подписать решение об индексации на уровне инфляции, министерство подготовило новый прогноз.

Источник в Минфине говорит, что в их ведомстве предлагают решать вопрос по грузовым перевозкам «в рамках тарифной политики». То есть, по сути, обойтись без госдотаций.

«Сейчас в правительстве обсуждается вопрос о том, сможет ли бюджет, исходя из общей экономической ситуации, выделить

субсидии РЖД, – заявил «Гудку» директор Института проблем ценообразования и регулирования естественных монополий Илья Долматов. – Тарифы на электротехнику и газ, наоборот, занизили по сравнению с первоначальным вариантом, а это показывает, что кабинет министров в первую очередь готов жертвовать инвестициями в угоду экономической стабильности».

Сейчас уровень инвестиционной программы РЖД не даёт возможности начать реализацию крупных проектов, которые позволили бы значительно увеличить пропускные способности на главных направлениях и сделать качественный скачок в развитии инфраструктуры. Решить эту проблему предполагается в рамках ФЦП «Развитие транспортной инфраструктуры России на 2010–2015 годы», которую Минтранс планирует продлить до 2019 года. Однако, как сообщили «Гудку» в РЖД, предложения по проектам были отправлены в Росжелдор, но уже долгое время там в связи с этим «никакой активности не наблюдается».

Сергей Плетнёв

### Решение

## Как новенький

РЕМОНТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ ОСВОИЛО ТЕХНОЛОГИЮ ВОССТАНОВЛЕНИЯ ЛОКОМОТИВОВ ДО ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЗАВОДА-ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ВЧЕРА Воронежский тепловозоремонтный завод (ВТРЗ) передал эксплуатационному депо Ртищево локомотив 2ТЭ116 выпуска 1984 года. Теперь это совсем новая машина.

«Тяговый электродвигатель капитально отремонтирован с полной заменой изоляции и обмоточной меди. Установлен новый пакет коллекторных пластин. Заменены пружины рессорного подвешивания, бандажи. Обновлена вся электроаппаратура, а дизельный двигатель – от коленвала до турбокомпрессора. Было затрачено в два с половиной раза больше средств, чем обычно, – 44 млн руб. Зато теперь это новая машина», – отметил директор ВТРЗ Николай Музалевский.

Такая работа была проделана в рамках пилотного проекта ОАО «Желдорреммаш» по капитальному ремонту тепловозов 2ТЭ116. Этот проект хоть и тре-

бует увеличенных вложений, но позволяет держать баланс расходов между ремонтом и эксплуатацией. В отличие от старой схемы ремонта, когда он выполнялся по регламенту, теперь объём работ рассчитывается индивидуально – из фактического состояния локомотива. «В депо хорошо знают, где чаще всего у машины возникают проблемы и на что нужно обратить внимание. Поэтому заказчик сам выбирает, что надо заменить пол-

ностью, а что лишь подновить без ущерба надёжности», – говорит Николай Музалевский. Теперь вместо захода на техобслуживание каждые трое суток машина будет работать не меньше месяца. Более углублённый осмотр ТО-3 можно будет делать и вовсе раз в полгода.

«Завод полностью отвечает за качество и гарантирует надёжность – это его обязательство. Со своей стороны Дирек-



Локомотивчики обещают бережно относиться к новой машине

ция тяги будет своевременно и в полной мере оплачивать работу, – заверил заводчан вице-президент ОАО «РЖД» Алексей Воротилкин. – И если тепловозы будут ремонтироваться с должным качеством и за большие деньги, то предприятие получит средства на развитие производственных мощностей и, что немаловажно, социальной сферы».

И всё же увеличение стоимости работ создаёт экономию. «Новый тепловоз стоит от 115 до 135 млн руб. А в нашем случае машина приведена к показателям завода-изготовителя всего за треть суммы, – рассказал и.о. гендиректора ОАО «Желдорреммаш» Юрий Пронников. – Сейчас в тепловозе нет ни одного зазора, который не соответствовал бы допускам для новой машины».

> Окончание | 2

## ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

## Уголь для порта

На станции Мурманск в июне выгружалось в среднем в сутки 429 вагонов с углем, прибывающих в адрес морского торгового порта. Для сравнения: в июне прошлого года этот показатель составлял 333 вагона в сутки. Всего в минувшем июне на станции было выгружено 12 тыс. 877 вагонов с углем. Объемы увеличились на 23% в сравнении с аналогичным периодом прошлого года.

## Больше рейсов к соседям

В графике движения на 2011–2012 годы предусмотрены 212 пар пассажирских поездов в странах СНГ, в том числе 192 прямых и 20 – транзитных. Количество поездов формирования РЖД – 87 пар, на совместном обслуживании компаний с железнодорожными администрациями СНГ будет находиться 8 пар поездов.

## В онлайн-режиме

Грузинская железная дорога предлагает владельцам грузов и перевозчикам новый вид сервиса. Теперь заказать перевозку и оформить документы можно будет в онлайн-режиме. По словам директора Грузинской железной дороги по перевозкам Давида Джинджолая, раньше оформление занимало много времени, переход же на интернет-обслуживание облегчит эти процедуры. «Наши клиенты по Интернету смогут спланировать грузоперевозки, в случае необходимости скорректировать их и перечислить деньги на наш счёт», – отметил он.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

## СЕРВИС

## На своих колёсах

С вокзалов Германии уберут багажные тележки – чемоданы на колёсиках потеснили традиционный сервис. Такое предложение внесли эксперты Deutsche Bahn. Они выяснили, что тележки не нужны туристам, так как большая часть из них используется чемоданами на колёсиках. Пока багажные тележки предлагаются на 200 вокзалах Германии, но в скором времени они останутся лишь на крупнейших пересадочных пунктах и в аэропортах. Каждая из тележек стоит от 450 до 1000 евро. При этом они – излюбленная добыча воров, которые сдаются их на металломол. Из-за вандализма и краж вокзалы ежегодно теряют до 10 млн евро. Между тем, как рассказали «Гудку» в дирекции железнодорожных вокзалов ОАО «РЖД», на наших вокзалах багажные тележки не используются из-за угрозы их падения на пути. «Пассажиры не очень внимательны, поэтому такие случаи могут быть», – пояснили в дирекции. Несмотря на это, в ДЖВ считают, что совсем отказываться от тележек рано. Ведь у нас не так много пассажиров покупают чемоданы на колёсиках, багажные тележки могли бы быть востребованы. «Мы предлагали создать систему, подобную той, что действует в супермаркетах, – отметил представитель дирекции. – Сотрудники могли бы подгонять тележки к поездам и выходам с вокзалов, а потом собирать их у стоянок и переходов метро. Но в проекте реконструкции вокзалов этой идеи пока нет».

Маргарита Верховская

## РЕШЕНИЕ

## Как новенький

>Начало | 1

Надежды на то, что вышедший 5 июля из починки тепловоз не подведёт, имеют основания. Больше месяца назад Воронежский завод также передал в Ртищево обновлённую по новой технологии машину.

«Бегает без нареканий. И обещаю ремонтировать, что и этот тепловоз раз в месяц на ТО-2 заходит будет, только радуют. Ведь мы сегодня работаем почти без резерва – каждый локомотив на счету», – отметил начальник Юго-Восточной дороги Анатолий Володько.

Надёжность тепловоза может гарантировать само отношение коллектива завода к работе.

«Ещё три года назад стоял вопрос вообще о закрытии завода в Воронеже. Виды на территорию в центре города имели и муниципалитет, и область, но коллектив доказал необходимость предприятия», – говорит Анатолий Володько.

«До конца года мы посмотрим, как отремонтированные локомотивы эксплуатируются. Если всё пройдёт успешно, то уже с начала 2012-го компания загрузит завод работой», – заверил Алексей Воротилкин.

Начальник эксплуатационного локомотивного депо Ртищево Сергей Гришанцев пообещал не только бережно относиться к машинам, но и тщательно проверять качество заводского ремонта.

Сергей Михалёв,

соб. корр. «Гудка»

Воронеж

## ПАРК

## Два в одном

НОВАЯ ЦИСТЕРНА ДЛЯ БЕНЗИНА  
БУДЕТ ДЕШЕВЛЕ И ВМЕСТИТЕЛЬНЕЕ

Российские специалисты разработали модель цистерны для перевозки светлых нефтепродуктов с улучшенными техническими характеристиками и сниженной себестоимостью. Начало промышленного производства намечено на 2013 год.

Совместный проект реализуют ПГУПС, Научно-внедренческий центр «Вагоны» и ОАО «Рузхиммаш». Его представил на международной конференции «Железнодорожные перевозки нефтепродуктов грузов» директор НВЦ «Вагоны», заведующий кафедрой «Вагоны и вагонное хозяйство» Петербургского университета Юрий Бороненко.

Главный задачей разработчиков было снижение себестоимости перевозки и стоимости самой цистерны. Сейчас выпускают цистерны грузоподъёмностью около 70 тонн. Однако в действительности в них перевозится меньше 60 тонн из-за малого объёма.

Специалисты предложили вагон с двумя котлами диаметром, увеличенным до габарита Тир. «Его рекомендуют для создания новых полувагонов, и он должен стать универсальным для железных дорог», – отметил Юрий Бороненко.

Кроме того, для соединения рам, на которых разместятся котлы, предложили применить жёсткую сцепку. Это позволит сократить расстояние между цистернами до 260 мм (вместо полуметра) и уменьшить вагон.

В итоге в поезде можно будет перевозить на 11% больше светлых нефтепродуктов.

Опытный образец, по словам Юрия Бороненко, будет готов в 2012 году, а начало производства намечено на 2013 год.

«Трубопроводы прокачивают нефть, мощности для транспортировки бензина – в ограниченном количестве. Соответственно, потребность в наших вагонах сохранится», – считает Юрий Бороненко.

Заместитель генерального директора по производству

операторы готовы платить за два котла новой цистерны, но по цене одного

компании «Востокнефтетранс» Сергей Андрианов отметил, что пока не известно, как будут тарифизироваться данные цистерны – как один вагон или как два. В первом случае его компания готова их покупать, а во втором – новинка останется невостребованной.

По словам Юрия Бороненко, пока по этому вопросу каких-либо решений ФСТ не вынесла. Но изначально проект предполагает тарификацию двухкотельной цистерны как одного вагона.

Впрочем, пока о разрабатываемой цистерне знают далеко не все транспортные компании. Соответственно и о планах на покупку такого подвижного состава говорить рано. В компании «Трансойл», например, от комментариев воздержались, объяснив это тем, что пока не было возможности детально ознакомиться с содержанием разработок.

Галия Шакирова

## Безопасность

## Над путями

ПАССАЖИРЫ ПЕРЕХОДЯТ НА ВЫСОКИЙ УРОВЕНЬ

На станции Солнечное Октябрьской дороги открыли пешеходный мост.

Как пояснил заместитель начальника дороги по Санкт-Петербургскому региону Игорь Наталенко, строительство пешеходных мостов – приоритетная задача в части обеспечения безопасности. Участок Санкт-Петербург – Балтийская, где расположена виадук, один из самых востребованных пассажирами. Помимо электричек, здесь следуют скоростные «Аллегро» и грузовые поезда.

До конца июля на участке сдадут в эксплуатацию ещё пять мостов – на станциях Горьковское и Каннельярви, в Дубнах, Рощине и Песочной. Объекты в Лужайке и Белоострове возведут до конца лета. А вот виадук в Левашово только начали строить, но обещают справиться до конца года.

Этот и другие мосты сконструированы таким образом, чтобы по ним можно было пройти коляски и велосипеды. А вот от установки лифтов отказалось. Причина в том, что в выходные дни с одной электричкой здесь выходит по 100–200 человек. И перед лифтами будет

образовываться толпа, но люди не станут ждать, начнут спрыгивать с платформ, чтобы перейти по путям на другую сторону. «А учитывая температуру региона, когда зимой доходит до минус 30 при высокой влажности, эксплуатация лифта к тому же в таких условиях будет затруднена», – отметил Игорь Наталенко.

Отказались и от идеи строительства подземных переходов. «Поверх ходят грузовые поезда с нефтепродуктами, грузами, скоростные поезда, могли бы

возникнуть проблемы с полотном. И прокладка подземного перехода была бы дороже», – пояснил Игорь Наталенко.

Строительство в Солнечном обошлось

в 86,5 млн руб. Общая стоимость

проекта – около 1 млрд руб.

Помимо общего для всех остановок оформление, но и новые электрички. В этом году запланирована поставка 112 новых электропоездов ЭД4М производства ОАО «Демиховский машиностроительный завод». Все они будут оборудованы кондиционерами и биотуалетами. К тому же новые электрички поедут уже со скоростью до 120 км/ч.

Яна Позолотчикова, соб. корр. «Гудка»

Санкт-Петербург

## ПРЕЦЕДЕНТ

## Пока жаловались

СКАНДАЛЬНЫЙ ТЕНДЕР В ЛАТВИИ БЛИЗОК К РАЗВЯЗКЕ

После очередной «разморозки» тендера на поставку 34 электро- и 7 дизель-поездов для латвийского пассажирского перевозчика PASAZIERU VILCIENS (PV) заявку на участие подал только один претендент – испанская компания CONSTRUCCIONES Y AUXILIAR DE FERROCARRILES, S.A. (CAF). В качестве субподрядчика CAF привлекла Рижский вагоностроительный завод (RVR), который ещё до недавнего времени приходился ей соперником по конкурсу.

ответственность перед PV за выполнение (или невыполнение) генподрядчиком (RVR) своих обязательств по поставке и обслуживанию поездов в течение 30 лет. Bombardier не счёл адекватным новое требование.

RVR неоднократно подавал жалобы в латвийское Бюро по надзору за закупками. Однако большинство жалоб так и не было удовлетворено, после чего Bombardier решила отказаться от участия в конкурсе.

Таким образом, произошло то, чего добивалась другой, уже бывший конкурент – компания Stadler, обрашивавшаяся в Европейскую комиссию с требованием отстранить RVR от участия в конкурсе. PR-консультант Stadler Оскар Фирманис сообщил, что свою жалобу компания мотивировала тем, что нынешний и предыдущий латвийские министры сообщения оказали политическое давление на Бюро по надзору за закупками и PV, публично призывая поддержать участие RVR в качестве претендента на победу.

В этой типиковой ситуации RVR принял предложение сотрудничества от другого конкурсанта – компании CAF – и счёл возможным стать его субподрядчиком.

Получить комментарии у PV «Гудку» не удалось, однако известно, что в компании уже состоялось формальное ознакомление с заявкой претендента. В течение месяца его тщательно изучит конкурсная комиссия. Если предложения CAF будут отвечать условиям конкурса, с компанией будет заключён договор о поставках поездов.

Маргарита Меньшакова

## Объявление

ГП «Железная дорога Молдовы» проводит конкурс с предварительным отбором с целью выбора организаций, обладающих достаточной квалификацией для осуществления поставки в 2011 г. для нужд ГП «Железная дорога Молдовы»:

- Бортовых систем контроля за расходом дизельного топлива и основных параметров работы тепловозов серий 2ТЭ10, 3ТЭ10 и ЧМЭ-3 с возможностью непрерывной регистрации по каналам GSM-GPRS с поддержкой услуги пакетной передачи данных.
- Универсальных машин, имеющих в комплекте прицепную и самоопрокидывающуюся платформы грузоподъёмностью не менее 10 тонн, а также основное и дополнительное навесное оборудование для замены дефектных деревянных и железобетонных шпал новыми, выполнение балластно-земляных, погрузочно-выгрузочных работ, скшивания травы.
- Систем дистанционного контроля за уровнем, расходом и основными параметрами состояния дизельного топлива в резервуарах локомотивных депо с возможностью непрерывной регистрации по каналам GSM-GPRS.

Полная информация на сайте [www.railway.md](http://www.railway.md), «Объявления»

## Гудок 1520

## ТРАНСПОРТНОЕ ОБОЗРЕНИЕ

## ПРОСТРАНСТВА 1520

## СТРАНЫ СНГ И БАЛТИИ

## ОБЩИЙ СТАНДАРТ

## ОБЩИЙ ПУТЬ

## ОБЩИЕ НОВОСТИ

## ОДНИМ ПУТЕМ!

ПОДПИСНОЙ ИНДЕКС: 19994

ПО ВОПРОСАМ ПОДПИСКИ:

(499) 282-69-69; PODPISKA@GUDOK.RU

[WWW.GUDOK.RU/1520](http://WWW.GUDOK.RU/1520)



РЕКЛАМА

# Нам с вами по пути!



Клиент ТрансКредитБанка – Минаев Сергей Викторович  
Начальник пассажирского поезда, стаж в ОАО «РЖД» 18 лет:

*«Благодаря железным дорогам я повидал всю Россию!  
И свои планы на будущее тоже связываю с этой  
компанией»*



ТрансКредитБанк  
Банк, с которым по пути

## Инициатива

## Правила трёх

ВНИИЖТ ПРЕДЛАГАЕТ ИЗМЕНИТЬ СИСТЕМУ ТРАНЗИТНОГО ТАРИФООБРАЗОВАНИЯ

УЧЁНЫЕ ВНИИЖТА РАЗРАБОТАЛИ НОВУЮ СИСТЕМУ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКИ ТРАНЗИТНЫХ ГРУЗОВ В КОНТЕЙНЕРНЫХ ПОЕЗДАХ.

Заведующий лабораторией ценообразования на железнодорожном транспорте Александр Шмелев заявил «Гудку», что действующая система тарифов на перевозки в контейнерных поездах, при которой провозная плата устанавливается за контейнер в зависимости от его типоразмера и состояния, не базируется на себестоимости перевозки. Она зависит от общей массы контейнеров лишь на 18–20%. Более 60% транспортных расходов связано с самим фактом пропуска поезда независимо от его состава и загрузки.

Согласно действующей системе тарификации при формировании контейнерного поезда установленной длины требуется, чтобы все платформы были загружены, однако степень их загрузки не регламентируется. При двукратном снижении числа контейнеров оператор за платит вдвое меньшую провозную плату, в то время как перевозочные издержки в части инфраструктуры и тяги почти не сократятся.

«Новая система тарифов предлагает трёхставочный принцип их исчисления. Провозная плата за поезд определяется суммой ставок «за локомотив», ставки «за ось», умноженную на число осей вагонов, и ставки «за тонну брутто контейнеров», умноженную на массу перевозимых гружёных и порожних контейнеров, – отметил сотрудник института. – Такой подход обеспечивает безубыточность поездов независимо от количества контейнеров. Он же стимулирует внедрение платформ с повышенной загрузкой, позволяет отказаться от нормирования числа вагонов в поезде при наличии резерва пропускных способно-



НОВАЯ СИСТЕМА ПРЕДУСМАТРИВАЕТ ОТДЕЛЬНЫЕ СТАВКИ: «ЗА ЛОКОМОТИВ», «ЗА ОСЬ», «ЗА ТОННУ БРУТТО КОНТЕЙНЕРОВ»

стей. Это повысит конкурентоспособность контейнерных маршрутов, расширит сферу их обращения».

Заместитель генерального директора ООО «Модуль» Лев Марков считает, что предлагаемая специалистами ВНИИЖТа система начисления транзитных тарифов более соответствует сложившейся ситуации на транспортном рынке, чем используемая в настоящий момент.

«Объективно, действующий порядок начисления тарифов более выгоден для экспедиторов и операторов, чем тот, что предлагается специалистами ВНИИЖТа, – подчеркнул он. – Причина проста – действующая система вырабатывалась ещё во времена МПС, когда министерство было, по сути, крупнейшим оператором и экспедитором. И ему была выгодна нынешняя тарификация транзитных перевозок. Теперь, когда ОАО «РЖД» выступает в качестве оператора локомотивной тяги и вла-

дельца инфраструктуры, эта выгода достаётся частным собственникам парка. Потребовалось введение системы, учитывающей при формировании ставки все элементы транспортной услуги, влияющие на её себестоимость, с чётким разделением издержек и определением объёмов их погашения. В этом отношении предлагаемая ВНИИЖТом

схема более справедлива, чем используемые сегодня принципы тарификации».

Генеральный директор ЗАО «Контейнерная логистика» Алла Лиманова заявила «Гудку», что сама по себе предлагаемая новая методика тарификации не станет стимулом для увеличения закупок операторами большегрузных платформ.

«Сегодня при существующих ставках за порожний пробег платформы между

Москвой и Владивостоком порядка 250 тыс. руб. можно, поставив один пустой 20-футовый контейнер, сократить выплаты в 5–6 раз, – отметила она. – Предлагаемая же система лишает оператора возможности использовать подобную схему. В итоге вырастет общий объём издержек оператора, что вряд ли станет для него стимулом закупать новые дорогостоящие платформы».

Леонид Григорьев

## Есть мнение

Ирина Чиганашкина, генеральный директор ЗАО «Интеркарго-компани»:

– Принципы формирования тарифов на все виды перевозок, в том числе и на транзит контейнеров, должны основываться на равном учёте интересов всех причастных сторон. Если исходить из того, что тарифы должны, в первую очередь, отражать запросы владельца тяги и инфраструктуры, то можно получить ситуацию, когда операторы, владеющие парком подвижного состава, либо окажутся перед угрозой банкротства своих компаний, либо просто отстранят вагоны от эксплуатации в тех видах перевозки, тарифные условия по которым не обеспечивают им рентабельность бизнеса и возможность получения ресурсов для инвестиций в развитие. Чтобы не получить такого варианта развития событий после введения изменений в существующую систему тарифообразования, необходимо обеспечить прозрачность формирования каждого компонента ставки, учёт позиций и интересов всех игроков рынка и понимание существующей конъюнктуры. Тариф, особенно в таком сложном и восприимчивом к любому внешнему воздействию сегменте рынка перевозок, как контейнерный транзит, должен быть главным инструментом установления справедливых и равноправных взаимоотношений, а не средством обеспечения интересов одного отдельно взятого игрока

ЗАО «Урал-Контейнер» и ОАО «Трансконтейнер» в рамках совместного проекта запускают сборные перевозки в крупнотоннажных контейнерах по Уральскому региону.

Исполнительный директор ЗАО «Урал-Контейнер» Владимир Демьяненко рассказал «Гудку», что проект рассчитан на предоставление малому бизнесу возможности избежать проблем с поиском среднетоннажных контейнеров, вынужденных из обращения.

«Основным направлением доставки станут северные районы Уральского региона, – отметил он. – Мы в нём выступаем в качестве экспедитора-консолидатора, формирующего грузовые партии, достаточные для перевозки в крупнотоннажных контейнерах. ОАО «Трансконтейнер» выполняет операторские функции, представляя своим клиентам и фитинговые платформы, а также осуществляя развоз грузов конечным потребителям собственным автотранспортом».

Основной объём отправок будет осуществляться с контейнерных площадок «Трансконтейнера» в Перми и Екатеринбурге. Планируемый объём перевозок на начальном этапе реализации проекта – 200 и более ТЕУ ежемесячно. Раздел прибыли будет осуществляться на паритетных принципах. Наша основная общая задача – сформировать технологию взаимодействия с небольшими грузовладельцами и сохранить их в качестве клиентов, а также отработать регулярную ускоренную доставку контейнеров в отдалённые регионы.

В дальнейшем мы планируем использовать полученный опыт в представлении аналогичного

сервиса грузовладельцам в Сибири и на Дальнем Востоке на базе уже существующих филиалов двух компаний».

Заместитель генерального директора «Трансконтейнера» Павел Чигавов отметил, что для компаний опыт взаимодействия с «Урал-Контейнером» важен.

«Мы заинтересованы в налии на местах компаний-партнёров, способных консолидировать малые грузовые партии до объёма, пригодных для перевозки в большегрузных контейнерах, вынужденных из обращения. Уральский опыт для нас будет очень интересен как потенциальная база для разработки общесервисной технологии по привлечению малых грузовых партий».

Вице-президент НПХ «Стратег» Сергей Шавзис считает совместный проект мерой, привнесённой решить проблему выбывания среднетоннажных контейнеров.

По его мнению, инфраструктура для их приёма стремительно стареет и выходит из строя. Проект позволит удержать на железной дороге грузовладельцев, традиционно пользовавшихся данным видом перевозки. «Он даёт альтернативу ситуации, когда мелкие партии грузов не будут вообще перевозиться по железной дороге, – отметил он.

– Целый ряд промышленных предприятий региона сохранят возможность отправлять свои грузы железнодорожным транспортом».

Леонид Григорьев

## Лизинг

## Сбербанк разбирает вагоны

«СБЕРБАНК ЛИЗИНГ» СОКРАТИТ ОПЕРАЦИИ С ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПОДВИЖНЫМ СОСТАВОМ

СТРЕМЯСЯ СТАТЬ УНИВЕРСАЛЬНОЙ КОМПАНИЕЙ, «СБЕРБАНК ЛИЗИНГ» РАСПИРАЕТ СВОЙ ПРОДУКТОВЫЙ ПОРТФЕЛЬ ЗА СЧЁТ СОКРАЩЕНИЯ СДЕЛОК С ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКОЙ ДО 30–40%.

Через два года «Сбербанк Лизинг» намерен стать крупнейшей лизинговой компанией Восточной Европы с универсальным пакетом предложений. Как сообщил в преддверии годового собрания акционеров генеральный директор компании Дмитрий Зотов, её линейка предложений расширится за счёт лизинга оборудования в сегменте энергетики, металлургии, химической промышленности, а также недвижимости, розничного и электронного лизинга.

«В 2010 году усилилась диверсификация нашего портфеля. Если раньше в нём до 80% составляли контракты в сегменте лизинга железнодорожного транспорта, то теперь эта доля значительно сократилась и занимает меньше половины от общего объёма», – рассказал господин Зотов. Но подчеркнул, что абсолютные объёмы лизинговых сделок в железнодорожном сегменте растут.

В дальнейшем, по его словам, ожидается ещё большее сокращение доли крупного бизнеса. «Если говорить о моей личной оценке, то мы планируем довести её до 30–40%. Меньше опускать уже экономически нецелесообразно. Обладая такой великолепной ресурсной базой в нашем

материнском банке, просто грех не работать с этим бизнесом», – считает господин Зотов.



Глава «Сбербанк Лизинга» отметил, что рынок железнодорожного лизинга самый прогнозируемый и один из самых стабильных. Кроме того, в нём отсутствует так называемое фродо – мошенничество. «Вагон находится в системе регистрации, он ходит по железнодорожной колее, его невозможно похитить», – добавил Дмитрий Зотов.

То же самое можно сказать и про локомотивы, вопрос работы с которыми «Сбербанк Лизинг» в настоящее время активно обсуждает с участниками рынка перевозок. По словам заместителя генерального директора «Сбербанк Лизинга» Сергея Клешо, у компании есть опыт работы с локомотивами по лизингу и с РЖД, и с частными операторами, но «тема эта очень сложная».

«Вы прекрасно понимаете стоимость одного локомотива. По сравнению со стоимостью любого вагона она выше на порядки. Сейчас РЖД несколько изменили свою политику в области приобретения подвижного состава по лизингу. За последние два года такие покупки

## Право

## Формула движения

Поезду нужен статус

АКТУАЛЬНОСТЬ И НЕОБХОДИМОСТЬ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО ОФОРМЛЕНИЯ СТАТУСА КОНТЕЙНЕРНОГО ПОЕЗДА ПРИЗНАЁТСЯ ПРАКТИЧЕСКИ ВСЕМИ УЧАСТНИКАМИ ТРАНСПОРТНОГО РЫНКА, ВКЛЮЧАЯ ОАО «РЖД». ЦЕНТР ФИРМЕННОГО ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ПОДГОТОВИЛ КОНЦЕПЦИЮ ПРАВИЛ ОРГАНИЗАЦИИ И ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПОЕЗДОВ, КОТОРАЯ УЖЕ ПЕРЕДАНА НА РАССМОТРЕНИЕ И ОБСУЖДЕНИЕ В МИНТРАНС.

Суть нашего проекта состоит в том, что определяется правовой статус услуги, оказываемой владельцем грузов в контейнерном поезде. Обозначаются понятия «грузоотправитель», «перевозчик», «оператор», «грузополучатель». Описывается сама услуга, оговариваются правила и сроки согласования графика движения контейнерного поезда, порядок подачи заявок и оформления документов. Формулируется применение Тарифного руководства для организации работ по ценообразованию за пользование услугой перевозки в контейнерном поезде. Даются основы для дальнейшего развития данной услуги, введение трафикового принципа её организации, то есть движения поездов по чётким расписаниям с учётом времени по грузки и разгрузки.

Приданье нормативного статуса контейнерным поездам повысит качество обслуживания, сделает прозрачным для клиентов процесс их организации и ценообразования, возрастёт и ответственность перевозчика, оператора и экспедитора. Появится в целом конкурентоспособность железнодорожного транспорта.

Кроме того, без чёткого правового определения термина «контейнерный поезд» мы не сможем заниматься дальнейшим развитием тарификации данного вида перевозок как во внутреннем, так и в международном сообщении. Ведь на сегодня ОАО «РЖД» – это, по сути, компания, которая предоставляет услуги инфра-



КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ОБОГАТАТ ЮРИДИЧЕСКИМИ ТЕРМИНАМИ

структурой и тяги, поэтому и её нынешние тарифные полномочия ограничены, поэтому тарификация осуществляется по правилам Тарифного руководства.

Для того же, чтобы перейти к рыночной, гибкой тарификации, должен появиться юридический субъект, в отношении работы которого данные расчёты и будут производиться. А для этого и должна быть определена и formalизована услуга перевозки в контейнерном поезде.

Ещё одной важной чертой предложенного проекта правил является тот факт, что вводится понятие «организатора поезда». Де-факто он существует и сегодня. Это собственники подвижного состава, поддерживающие регулярное контей-

нерное сообщение на определённых направлениях и несущие при этом коммерческие риски, связанные с тем, что услуги предоставляются не одному постоянному клиенту с регулярным объёмом груза, достаточно для организации поезда, а с большим количеством грузовладельцев, наличие груза у которых на постоянной основе не гарантировано. Ввиду этой зависимости статус организатора контейнерного поезда, его права и обязанности должны получить нормативную формулировку с включением его как субъекта права в договор перевозки.

Александр Мунькин, менеджер Центра фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД»

практически не совершались, а парк передавался дочерним компаниям», – напомнил господин Клешо. Скорее всего, продолжил он, этот вопрос будет реализован, но не в области финансового, а в области оперативного лизинга, когда такой подвижной состав будет передаваться на условиях аренды на длительный срок с последующим выкупом.

«Всё будет зависеть от РЖД: какую инвестиционную программу они примут и на каких условиях будет приобретаться этот вид подвижного состава – за счёт собственных средств, за счёт кредитных ресурсов, либо через систему оперативного лизинга или аренды», – резюмировал Сергей Клешо.

Аналитики, в свою очередь, указывают, что спрос на локомотивы, несомненно, будет ниже, чем на вагоны, однако разницу покроют их цена. «Более того, конкуренция в этом сегменте невысока, что на руку «Сбербанку Лизингу». Компания займет свою нишу, не теряя при этом в доходе», – считает Вячеслав Орский из финансового клуба LoginFX. Галия Шакирова

## Ситуация

Кочегар  
не виноват

УРОКИ ПРОШЛОЙ  
ЗИМЫ ПОКА ОСТАЮТСЯ  
НЕВЫУЧЕННЫМИ



Работники местных котельных не отвечают за руководство регионов, которое вновь может опоздать с закупкой топлива

КРАСНОЯРСКАЯ МАГИСТРАЛЬ обратилась с просьбой к губернаторам восточных регионов уже в июле начать завозить твёрдое топливо на муниципальные котельные с угольных разрезов края. Как пояснил начальник Красноярского территориального центра фирменного транспортного обслуживания (ТЦФТО) Валерий Лебедик, причина такого обращения – не допустить повторение ситуации, которая сложилась прошлой зимой в Иркутской области.

– Тогда на начало декабря в 12 муниципальных образованиях запасов угля осталось всего на несколько суток, – говорит Валерий Лебедик. – Хотя перебоев с его поставками с месторождений Красноярского края можно было избежать, если бы руководители заранее позаботились о запасах. И потерянные объёмы погрузки стали предъявлять не в августе, когда началось формирование нормативных резервов топлива на генерирующих станциях «большой энергетики», а в июле. Письма с просьбой заблаговременно отгрузить уголь на котельные, которые обеспечивают теплом социально значимые объекты регионов, направили в адрес руководителей Иркутской, Читинской, Амурской областей, Приморского, Хабаровского краёв, Республики Бурятия и Еврейского автономного округа.

Ещё, как считают в ТЦФТО, одна из причин, по которой необходимо заблаговременно начать пополнение складов предприятий жилищно-коммунального хозяйства, – ограничения пропускной способности дороги.

– Май – октябрь – это ещё и летние

ремонтно-путевые работы, – поясняет Валерий Лебедик. – «Окна» существенно затрудняют движение поездов. А массовая подача заявок на перевозку угля ЖКХ не-посредственно перед сезоном ещё больше затрудняет работу дороги и не позволит оперативно осуществлять отгрузку.

Но, как пояснил Михаил Мангилёв, коммерческий директор ОАО «Сибирская угольная энергетическая компания», один из основных поставщиков угля на муниципальные котельные Восточного полигона, власти регионов пока реагировать на обращения не спешат.

– На июль заявлены незначительные объёмы, – говорит Михаил Мангилёв. – Возможно, губернаторы только рассматривают это предложение и основные заявки будут формироваться в августе, либо опять ближе к началу отопительного сезона – в сентябре и октябре. А тогда уже начнётся и завоз угля на объекты «большой энергетики». Всё повторится.

Однако, как уверяют власти Иркутской области, подготовка к отопительному сезону у них уже началась. По словам министра жилищной политики, энергетики, транспорта и связи региона Петра Воронина, на 28 июня в северные районы области уже отгружено 30 тыс. тонн топлива, то есть более 20% от необходимого запаса.

Ещё одна проблема, на которую, как считают в ТЦФТО, следует обратить внимание властям регионов, – это то, что со второго полугодия у дороги уже не будет собственного инвентарного парка. Уголь доставляется только в вагонах собственников подвижного состава.

– Поэтому предприятиям ЖКХ нужно уже сейчас заключать долгосрочные договоры на предоставление приватного подвижного состава, заложить в случае необходимости корректировки по расходам в соответствующие статьи бюджета, – отмечает Валерий Лебедик. – Ведь цена услуги формируется у каждого собственника с учётом экономической целесообразности и востребованности парка, при этом на её изменение значительное влияние оказывает и динамика изменения отпускной цены нового вагона, которая только за 2010 год возросла в среднем на 50–60%.

Олеся Мизинко,  
соб. корр. «Гудка»  
КРАСНОЯРСК

## Сезон

## Доставить без потерь

ДЫНИ И АРБУЗЫ МОГУТ НЕ ДОЖДАТЬСЯ ВАГОНОВ

Сезон перевозки овоще-бахчевых впервые пройдёт без участия инвентарного парка РЖД. Однако грузоотправителей пугают не только цены на приватные вагоны, но и скорость оборота.

«До 1 июля в собственность Второй и Первой грузовых компаний, а также других операторов перейдут все инвентарные полуваагоны, за ними – крытые. У дороги не остаётся своего подвижного состава, поэтому грузоотправителям сельхозпродукции в ближайшее время необходимо найти надёжных операторов для вывоза овоще-бахчевых и заключить с ними договоры», – говорит заместитель начальника по маркетингу Приволжского территориального центра фирменного транспортного обслуживания (ТЦФТО) Людмила Васильева.

В канун нынешнего сезона перевозок овощей руководство Приволжской магистрали встретилось с грузоотправителями Саратовской, Волгоградской и Астраханской областей, чтобы помочь сделать первые шаги.

«Мы передали нашим клиентам список и координаты компаний-операторов и собственников крытых, работающих на Приволжской дороге. Выбрать, исходя из экономической выгоды, есть из кого, только крупных собственников насчитывается восемь. В дополнение к этому на сайте ОАО «РЖД» действует на первых порах бесплатная электронная торговая площадка. Здесь грузовладельцы могут получить информацию о свободных погрузочных ресурсах, разместить информацию о своей грузовой базе и договориться о сотрудничестве», – отмечает и.о. начальника отдела маркетинга ТЦФТО Эльмира Шаповалова.

Однако грузоотправители восприняли новшество болезненно. Например, в ООО «Рут Коммерши» больше всего тревожатся по поводу оперативности собственников и арендаторов подвижного состава. «Я не очень хорошо отношусь к новой данности. Пока не отработаны правила взаимодействия трёх сторон: собственника подвижного состава, владельца инфраструктуры и грузовладельца. Если в прошлом году, когда в организации перевозки участвовали две стороны – грузовладелец и дорога, – мы заказывали инвентарный вагон к 1-му числу на такую-то станцию, и он там был. Нас не волновала проблема своевременности подачи вагонов: этим занималась дорога. Теперь мы можем пройдя вагон трое суток, потому что оператор не может согласовать тонкости его прохождения по железной дороге. А груз скоропортящийся», – рассказывает директор погрузочно-разгрузочной работы компании Николай Кротов.

По его словам, в прошлом году собственники подвижного состава не стремились возить скоропорт, особенно если не намечалось обратной загрузки. Сегодня гру-



Под погрузку арбузов пока не подготовлено резервных вагонов

зотправители должны заинтересовать собственника, спланировать точную дату погрузки, вникая в возможности компании.

К тому же собственники подняли цены на свои услуги. «Если два месяца назад ставка была ниже, чем стоимость по Прекларанту 10-01, то есть ниже, чем стоимость инвентарного парка, то теперь она

рится. Но это не те гарантии, что можно было получить от РЖД.

По словам менеджера экспедиторского ООО «Малмы» Марини Черненко, их организация продолжит работать с РЖД. Изучают также с помощью виртуальной торговой площадки возможности ООО «Фирма «Трансгарант».

«Боимся только, что вагоны собственников не удовлетворят наши количественные потребности, так как очень долго возвращаются со станции выгрузки на

**На сайте ОАО «РЖД» действует бесплатная торговая площадка. Здесь можно узнать о наличии свободных погрузочных ресурсов собственников**

выше, а на отдельные направления рост достиг 50% из-за дефицита подвижного состава», – говорит Николай Кротов.

Первые шаги грузоотправителей, на их взгляд, не смягчает возможность безвозмездно пользоваться электронной торговой площадкой.

Грузовладельцы говорят, что она похожа на доску объявлений или рекламную газету. Собственник и грузовладелец могут встретиться на этой площадке, догово-

станию погрузки. Вот, например, овощи из Волгограда прекрасно идут на Западно-Сибирскую, Восточно-Сибирскую и Красноярскую дороги. А обратно вагоны возвращаются крайне медленно из-за сложной логистической схемы. Найти попутные грузы, которые шли бы к нам на станцию погрузки, не так просто. На путешествие вагона уходит дней 20, а то и больше. А отгрузка овощей требует скорости. Другое дело инвентарный парк. Он

был всегда под рукой», – вспоминает Марина Черненко.

«В прошлом году уже в апреле на нашей станции были промытые, подготовленные вагоны в количестве 300 единиц. Дорога держала их в резервном состоянии и отправляла на станции предварительной погрузки по первой же заявке. Этот резерв давал разбег, чтобы мы успевали подготовливать под погрузку овощей следующие вагоны. Сегодня на станции нет ни одного промытого вагона. Они где-то движутся под погрузкой», – отмечает начальник станции Иловля-1 Алексей Паско.

В настоящее время дорога прорабатывает вопросы усовершенствования регламентов взаимодействия подразделений ОАО «РЖД», что облегчит работу участников грузоперевозок и улучшит качество сервиса.

«Также мы рассматриваем и экономические стимулы с целью снижения издержек и привлечения собственников подвижного состава. Делаем акцент на ускорении оборота вагона и своевременном обеспечении перевозочными ресурсами обращающихся к нам грузоотправителей», – говорит Людмила Васильева.

Инга Быкова,  
соб. корр. «Гудка»  
Саратов

## ТАРИФ

## У рыбьи нет выбора

ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ УЛОВ ПО-ПРЕЖНЕМУ ВЫГОДНЕЕ «СПЛАВЛЯТЬ» НА ИМПОРТ

ПРАВИТЕЛЬСТВО СНОВА ПООБЕЩАЛО ПОДУМАТЬ О СУБСИДИРОВАНИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ РЫБОПРОДУКЦИИ В ЦЕНТРАЛЬНУЮ ЧАСТЬ СТРАНЫ. МНЕНИЯ О ЭФФЕКТИВНОСТИ ЭТОЙ МЕРЫ ТРАДИЦИОНАЛЬНО РАЗДЕЛИЛИСЬ. Очевидно лишь то, что стоимость перевозок – не единственная проблема в «рыбном вопросе».

В ходе V съезда общероссийской общественной организации «Российское аграрное движение» председатель правительства Владимир Путин пообещал рыбопромышленникам рассмотреть возможность субсидирования железнодорожных перевозок рыбопродукции с Дальнего Востока в европейскую часть страны.

Премьер отметил, что такая проблема возникает практически каждый год. «Помимо этого, что можно сделать в этом году, но нужно будет в любом случае там гасить выпадающие доходы ОАО «РЖД», если они введут какие-то дополнительные льготы», – заявил глава правительства.

По словам первого заместителя начальника департамента по маркетингу грузовых перевозок и тарифной политики ОАО «РЖД» Галины Зимовской, в текущем году к действующим тарифам на перевозки рыбы в собственном изотермическом подвижном составе применяются понижающие коэффициенты в размере от 0,96 до 0,62, в зависимости от рода вагона. На перевозку рыбы с Сахалина применяется дополнительный коэффициент в размере 0,79, который выравнивает тарифные условия на перевозки мороженой рыбы с острова по отношению к аналогичным перевозкам с материка. «Вопросы дополнительного снижения железнодорожных тарифов на перевозку рыбопродукции в настоящее время не рассматриваются», – сообщила она «Гудку».

«В то же время действующий уровень тарифов не является препятствием для увеличения перевозок», – продолжает госпожа Зимовская. – Это неоднократно подтверждалось в ходе рассмотрения вопросов, связанных с их стоимостью, на совещаниях различного, в том числе правительственный, уровня. При этом подчёркивается, что основные причины, сдерживающие увеличение перевозок, находятся вне сферы деятельности железнодорожного транспорта». Генеральный директор компании «Альянс Восток – Запад» Виталий

Момот солидарен с мнением ОАО «РЖД», что стоимость перевозок не является основным препятствием для поступления дальневосточной рыбы на внутренний рынок. По его словам, доля тарифа за перевозку в средней цене килограмма рыбы (около 200 руб. – Ред.) не превышает 6 руб.

«Главная проблема заключается в катастрофической нехватке перерабатывающих мощностей на Дальнем Востоке под всю вылавливаемую там рыбу. Причём как для оперативной переработки готовой продукции, так и для её хранения», – говорит эксперт. – В свою очередь, дефицит ходильников возникает из-за того, что «вторая рыба», выловленная в сентябре – октябре, хранится до тех пор, пока цена на неё поднимется в европейских регионах.

Второй очевидный барьер на пути к внутреннему рынку – огромные временные



Лишь 6 руб. в цене килограмма рыбы приходится на оплату перевозки

ные и финансовые затраты на доставку, таможенное оформление и хранение рыбы. В то время как тот же Китай сразу забирает нашу готовую продукцию, платя при этом больше».

Кроме того, господин Момот убеждён, что для усовершенствования рынка перевозок рыбопродукции необходима переориентация на использование крупнотоннажных рефрижераторных контейнеров. «Сейчас рефконтейнеры с насыпным оборудованием в виде холодильных установок приходится закупать за рубежом, поэтому в идеале было бы локализовать их производство в стране», – отметил эксперт.

В Федеральной службе по тарифам оперативно прокомментировать инициативу правительства «Гудку» не смогли.

Между тем председатель общественного совета при Росрыболовстве Александр Савельев убеждён, что именно тарифная политика РЖД мешает «насыщению центральных регионов страны самой востребованной на мировом рынке дальневосточной рыбой».

«Инициатива субсидирования перевозок в первую очередь должна исходить от самих РЖД, хотя бы из общечеловеческого понимания, и никаких особых распоряжений для этого не требуется», – полагает господин Савельев. – В 2010 году общий объём добытой в России рыбы достиг рекордного показателя – 4,3 млн тонн. Порядка 85% этого объёма было выловлено именно на Дальнем Востоке, и этого с лихвой хватило бы для того, чтобы вытеснить из страны всю импортную рыбу сомнительного качества».

Маргарита Меньшикова

## Конъюнктура

## УГОЛЬ С ЦЕПЬЮ

## МЕСТОРОЖДЕНИЯ ВСЁ ЧАЩЕ ПРИВЯЗЫВАЮТ К СРЕДСТВАМ ДОСТАВКИ

В ОБОЗРИМОМ БУДУЩЕМ НА УГОЛЬНОМ РЫНКЕ МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ НОВАЯ СТРУКТУРА, ВКЛЮЧАЮЩАЯ КАК ДОБЫВАЮЩИЕ, ТАК И ТРАНСПОРТНЫЕ АКТИВЫ.

Компания Gunvor, подконтрольная бизнесмену Геннадию Тимченко, проявляет заметный интерес к крупным угольным активам. Участники рынка активно обсуждают покупку ООО «Колмар» и вероятность приобретения холдингом компании «ХК «СДС-Уголь», которая может стать основой для развития совершенно нового сегмента бизнеса.

В апреле 2011-го Gunvor купил ООО «Колмар», владеющее угольными активами в Якутии с общими запасами 400 млн тонн коксующегося угля. Чуть ранее трейдер приобрёл пакет акций (74%) в южноафриканском производителе антрацитового угля Leeuw Mining and Exploration, который стал первой «угольной» покупкой компании.

Однако участники рынка пристально следят за развитием ситуации вокруг другой компании – «ХК «СДС-Уголь» в Кемерове. Компания активно развивает экспортные поставки, вывезя в прошлом году около 60% добываемого угля. География весьма обширна: Словакия, Болгария, Турция, Казахстан, Италия, Польша, Китай. Кроме того, компания принадлежит железнодорожный оператор «Новотранс».

Слухи о том, что структура господина Тимченко интересуется покупкой данного актива, возникли неоднократно. На прошлой неделе появилась информация, что сделка может быть закрыта в течение 2–3 месяцев.

Впрочем, пресс-секретарь Gunvor Антон Куревин заявил «Гудку», что никаких договоренностей не было. «Ни целый холдинг, ни какие-то отдельные подразделения мы не приобретали», – подчеркнул представитель нефтяного трейдера.

Тем не менее эксперты уверены, что заинтересованность в этом активе у господина Тимченко есть.

«Для начала стоит вспомнить об интересе Gunvor к 75% ОАО «Первая грузовая компания» и крупнейшего в России порта по перевалке угля – Мурманского морского



«Поставки через Мурманский порт весьма перспективны ввиду постепенного отказа Германии от использования АЭС. Не исключено, что в будущем Gunvor выведет «СДС-Уголь» на немецкий рынок именно через него», – соглашается господин Воскесенский.

Однако, по его мнению, наиболее оптимальный вариант транспортировки – железнодорожный транспорт. «Учитывая перспективы более тесного сотрудничества с ГПК, за счёт сделки с Gunvor, «СДС-Уголь» сможет оптимизировать свои расходы на логистику», – отмечает эксперт.

Аналитик Финансовой группы БКС Максим Лобада считает, что логистическая инфраструктура компании будет выстраиваться в зависимости и от внутренних российских потребностей, и от того, какому сегменту угледобычи отдаст предпочтение Gunvor – добыче коксующегося или энергетического угля.

«Энергетический уголь в основном идёт на электростанции, которые широко разбросаны по России, и логистическая цепочка будет построена от добычи и обогащения к потребителям. Если же речь пойдёт о коксующемся угле, то основные потребители – металлурги. Крупнейших заводов не так много, и основные площадки (неинтегрированные металлурги, необеспеченные собственным коксом) известны. В качестве примера можно привести Новолипецкий металлургический комбинат. Коксовый актив НЛМК «Алтайкокс» в основном потребляет уголь из Кузбасского угольного бассейна и производит около 10% всего российского кокса. Соответственно, они и будут являться конечной точкой сбыта кокса и концентратов коксующихся углей», – рассуждает аналитик.

В любом случае, по прогнозам господина Лобады, говорить о каких-либо кардинальных изменениях как в основных маршрутах, так и в способах транспортировки угля не приходится. Основные маршруты вполне способны пропускать необходимые объёмы грузов даже при выходе угольных активов на полную мощность – главный вопрос будет в договорённостях с РЖД касательно долгосрочных контрактов на перевозки.

Галия Шакирова

## Рентабельность добычи напрямую зависит от способов её доставки потребителю

торгового порта. Это важный момент, который в многом объясняет и проясняет вопрос с покупкой ОАО «ХК «СДС-Уголь» и ООО «Колмар». Если все эти сделки состоятся, предприятия смогут начать беспрепятственную синхронизированную ра-

железнодорожный, так и морской транспорт. При этом не исключено, что трейдер будет самостоятельно управлять ключевыми транспортными активами, что повысит рентабельность всего бизнеса компании в целом.

**Основные маршруты вполне способны пропускать необходимые объёмы грузов даже при выходе угольных активов на полную мощность – главный вопрос будет в договорённостях с РЖД касательно долгосрочных контрактов на перевозки**

боту, снизив, таким образом, издержки при транспортировке сырья и цену», – говорит аналитик LoginFX Алексей Жуков.

Сергей Воскресенский из «Инжиниринговой компании 2К» в свою очередь добавляет, что Gunvor вполне способен выстроить эффективную логистическую цепочку, которая будет использовать как

Что же касается изменения логистики угля, то, по мнению Алексея Жукова, она будет строиться следующим образом: уголь, добытый в Якутии, в ООО «Колмар», пойдёт на Восток (в Японию, Индию, Китай) морем, а от кемеровского ОАО «ХК «СДС-Уголь» – в Европу, при посредничестве Мурманского морского порта.

## ПЕРЕВОЗКИ

## Ближе к реке

С НАЧАЛОМ РЕЧНОЙ НАВИГАЦИИ ТРАДИЦИОНАЛЬНО СНИЖАЮТСЯ ПЕРЕВОЗКИ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ.

Рынок железнодорожных перевозок угля в мае – июне продемонстрировал необычную динамику: если экспортные поставки выросли, то внутренние пошли на спад. Впрочем, причин для беспокойства нет – сработал всего лишь сезонный фактор. По данным Минэкономразвития, добыча угля в январе – мае 2011 года составила 133 млн тонн (99,5% к аналогичному периоду прошлого года), в том числе в мае 2011 года – 25,4 млн тонн (102,4% к маю 2010 года). Добыча каменного угля за пять месяцев 2011 года увеличилась на 1,9%, бурого – уменьшилась на 7,7%. Также отмечено снижение показателей добычи угля для коксования – на 9,5% по сравнению с январём – маев 2010 года. Экспорт коксующегося угля железнодорожным транспортом в мае также увеличился на 10% к показателям апреля, составив 1,34 млн тонн.

Объёмы экспортных перевозок энергетического угля практически не изменились по сравнению с прошлым годом, составив по итогам мая 8,7 млн тонн (+2%). В целом за пять месяцев по железной дороге было транспортировано 40,83 млн тонн (+13% по сравнению с аналогичным периодом 2010 года) топлива.

А вот внутренние железнодорожные перевозки энергетического и коксующегося угля в мае снизились на 5% к показателям апреля 2011 года и составили 8,15 млн тонн и 4,76 млн тонн соответственно. Всего за пять месяцев на внутреннем рынке было перевезено 50,29 млн тонн энергетического угля (-7%) и 24,13 млн тонн коксующегося угля (+8%). Сокращение внутренних поставок угля по железной дороге в мае связано с началом речной навигации, где это территориально доступно, так как угольные компании привлекают более низкие тарифы пароходств, нежели РЖД, говорит аналитик УК «Агана» Максим Афанаско. «Это один из сезонных факторов снижения железнодорожных перевозок. Однако оно не столь существенно, чтобы рассматривать его как серьёзную тенденцию», – отметил в свою очередь Максим Лобада из ФГ БКС, добавив, что на снижение всех показателей в мае также повлиял спад экономической активности летом.

Галия Шакирова

## Инфраструктура

## Итальянские технологии в России

Высокоскоростные линии построят на безбалластной основе

Итальянская компания IPA имеет большой международный опыт реализации инфраструктурных проектов в области железнодорожного транспорта. Теперь инновационные технологии IPA пришли и на российский рынок. Для их скорейшего внедрения при участии «Миллениум Банка» (ЗАО) создано российское ЗАО «Современные железнодорожные технологии». Компания займётся реализацией технологического потенциала IPA в России в области строительства высокоскоростных магистралей, проектирования городской инфраструктуры общественного транспорта, а именно транспортно-пересадочных узлов, проектирования и строительства железнодорожных мостов, а также трамвайных, железнодорожных депо и т.д.

Отправной точкой реализации передовых технологий IPA стала презентация ЗАО «СЖТ» в компании «РЖДстрой». Для участия в ней были привлечены специалисты департамента пути и сооружений ОАО «РЖД», руководители строительных трестов, входящих в систему «РЖДстрой», представители научно-исследовательских и проектных организаций – ВНИИЖТа, МИИТа, Росжелдорпроекта. В качестве модератора выступил первый заместитель генерального директора ОАО «РЖДстрой» Геннадий Талашкин. В рамках мероприятия прошло обсуждение намеченной программы реализации итальянских технологий. В своём выступлении генеральный директор ЗАО «СЖТ» Зайцев С. А. подчеркнул, что основной задачей созданной совместной компании является локализация технологий IPA в сфере строительства железнодорожной инфраструктуры в России. Представители компании IPA в рамках состоявшейся презентации подтвердили свою готовность к созданию совместного производства плитных оснований для высокоскоростных магистралей в рамках локализации итальянских технологий в России, что является ещё одним подтверждением наметившегося политического тренда в российско-итальянских отношениях, о чём неоднократно заявлял Президент России Дмитрий Медведев с самой высокой трибуны.

Очень подробно были представлены основные направления деятельности компании IPA. Особое внимание компания уделяет исследованию систем сооружения безбалластного верхнего строения пути, которое в отличие от традиционного не состоит из привычных бетонных шпал и балласта. Его применение началось в 80-е годы прошлого столетия и в значительной степени способствовало дальнейшему развитию и реорганизации всей железнодорожной системы Италии. Сокращение традиционных операций технического обслуживания, таких как подбивка (уплотнение), рихтовка, очистка, замена балласта, привело к увеличению скорости движения подвижного состава и улучшению основных характеристик самих железнодорожных линий. Снизились строительные и эксплуатационные допуски, эксплуатационные расходы (как прямые, так



## Обсуждение программы реализации итальянских технологий в России

и косвенные) также пошли вниз, увеличилась устойчивость пути под динамическими нагрузками, снизились вибрации. А уже с 90-х годов началось применение верхнего строения пути с использованием платформ для линий скоростного движения, в частности линии Рим – Флоренция. Система безбалластного верхнего строения пути для высокоскоростных линий представляет собой сборные перенапряжённые платформы, которые укладываются на фундамент с изоляционной прокладкой с применением специальной стяжки из полимерной смолы, заливка которой происходит непосредственно на месте строительства. Данная система обеспечивает преднапряжённой железобетонной платформой однородную прочную опору, компенсируя нерегулярность воздействий на фундамент. Для избежания негативных последствий от растяжения при сильных нагрузках, а также для сохранения основных характеристик железобетона во времени в системе предусмотрены два кольцевых отверстия, заполняемых стопорным устройством из железобетона, которое, будучи соединённым с основанием, служит для укрепления всей системы при горизонтальных воздействиях на всё время эксплуатации плиты.

Используемые материалы представляют собой продукт экспериментального исследования в лабораториях IPA, в которых принимали участие и специалисты политехнического университета Милана, и являются гарантами износостойчивости и технологичности даже в самых сложных эксплуатационных условиях. Значительная степень гибкости, которая присуща системе верхнего строения пути IPA, позволяет сохранить однородность материала на протяжении всего железнодорожного пути, включая стрелочные переводы и мосты. Системы IPA являются наиболее бесшумными даже в сравнении с другими передовыми технологиями, поскольку за счёт помещения эластичного матта между внутренней обвязующей платформы и внешней поверхностью основания получается значительно снизить проблему вибрации, которая особенно актуальна в условиях бурно растущих мегаполисов.

Благодаря передовому уровню технической оснащённости компании обеспечивается лёгкость применения при строительстве инфраструктурных объектов различного типа, в том числе на возвышенных участках, в тоннелях, на виадуках. А обустроенные в зоне междуупутья специальные проезжие покрытия создают условия для удобной проходимости автотранспортных средств, что особенно немаловажно при передвижении машин «скорой помощи», военной техники и т.д.

На основе опыта IPA предложено разработать российскую технологию производства плит для высокоскоростных путей и пролётных строений для эстакад. Технические решения компании для строительства железнодорожных эстакад предполагают использование сборных самонесущих плит или плит, опирающихся на несущие конструкции из преднапряжённого армированного железобетона. Данная система позволяет выполнить монтаж намного быстрее и повысить стабильность пути за счёт использования сборных элементов. Применение сборных плит при строительстве железнодорожных эстакад ускоряет выполнение работ и позволяет избежать «мокрых процессов», габариты несущей конструкции значительно уменьшаются, соответственно ощущается сокращение и вес.

Разработка российской технологии предусматривает проведение полного комплекса работ по НИОКР, куда будут привлекаться профильные российские проектные институты. Соответственно компания будет оказывать помощь в нормативно-техническом, консультационном и правовом сопровождении российской технологии производства плитного основания для высокоскоростного пути.

Что же касается конкретного применения, то безбалластная система найдёт своё применение при строительстве скоростных железнодорожных магистралей. И здесь открываются необыкновенные перспективы, особенно в связи со строительством первой высокоскоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург. Своевременность прихода итальянских технологий в Россию особенно очевидна в связи с разработкой «Концепции модернизации и развития железнодорожной инфраструктуры для организации транспортного обслуживания пассажиров в период проведения чемпионата мира по футболу 2018 года», с учётом строительства выделенных высокоскоростных магистралей. Это и проекты строительства транспортно-пересадочных узлов – МЖД, это и реконструкция вокзальных комплексов.

Очень важно, что ЗАО «СЖТ» создано и уже реально начало свою работу. В совет директоров ЗАО «СЖТ» вошли представители компании IPA, «Миллениум Банка», ОАО «РЖДстрой», крупного итальянского банка «Интеза», который планирует осуществлять инвестиции в России в области трансфера передовых технологий.

В настоящее время ЗАО «СЖТ» начинает работу по сертификации технологии IPA в России.

И это может служить хорошим примером для прихода западных компаний со своими инвестициями и технологиями на российский рынок. А усилия, направленные на скорейшую локализацию производства на территории России, организацию обучения российского персонала, несомненно, принесут свои плоды уже в ближайшие годы. Время не ждёт.

Сергей Литвиненко

## РЕФОРМА

## Жизнь без полномочий

ЭКСПЕРТЫ ОЦЕНИВАЮТ, ВСКОЛЫХНЁТ ли КРИМИНАЛЬНУЮ ОБСТАНОВКУ МАССОВОЕ СОКРАЩЕНИЕ в МВД

В РЕЗУЛЬТАТЕ РЕФОРМЫ МВД БОЛЬШИНСТВО БЫВШИХ МИЛИЦИОНЕРОВ СТАНУТ ПОЛИЦЕЙСКИМИ, А ЧАСТИЧНО БУДУТ СОКРАЩЕНЫ. ЗАПЛАНИРОВАННОЕ до 1 августа сокращение коснётся 275 тыс. человек. Куда пойдут эти люди? Есть мнение, что они пополнят ряды криминальитета.

В начале года в МВД была разработана специальная программа, которая предусматривает комплекс мер по профориентации, переподготовке и трудоустройству сокращённых милиционеров. Как сообщало ведомство, для её реализации образовано более 2 тыс. комиссий различного уровня.

**НЕ ЛЕНТАЙ, но ПЕНСИОНЕР**  
В полиции должны оставаться только самые квалифицированные и высокоморальные работники. Соответственно, можно сделать вывод, что переаттестацию не пройдут те, кто не отличается данными качествами. Но это не совсем так: из 275 тыс. сокращаемых далеко не все взяточники, лентяи и хамы.

Во-первых, с начала реформы в МВД прекратили набор новых сотрудников, и образовались свободные вакансии, которые и были ликвидированы. Во-вторых, ведомство держит курс на омоложение кадров, отправляя на пенсию тех, кто достиг предельного срока службы (в зависимости от звания он может наступить в 45–60 лет). Также есть сотрудники, чьи должности сокращаются в результате структурных изменений, и те, кто уходит в отставку по собственному желанию.

Например, в транспортной полиции – одном из самых первых подразделений МВД, которые затронула реформа, – ещё в 2010 году было сокращено свыше 5,6 тыс. человек. Дело в том, что коренным образом изменилась структура подразделения. Если раньше действовало 20 УВД на железнодорожном, водном и воздушном транспорте, являющихся межрегиональными, то теперь их число сократили, оставив восьмь – по одному УВД на федеральный округ – и два линейных (Восточно-Сибирское и Забайкальское). Как пояснили



криминал, – утверждает глава Национального антикоррупционного комитета (НАК) Кирилл Кабанов. – Поэтому не стоит бояться: те, кто вольется в ряды преступности, не усугубят положение в стране. Зато будет проще их поймать, так как они уже не смогут использовать административный ресурс. Бывшие коллеги, оставшиеся в полиции, не станут их жалеть: как показывает практика, их ловят и сажают безжалостно».

## Из милиционера в сантехнике

Надо признать, что МВД всё же пытается помочь бывшим милиционерам адаптироваться к честной жизни без погон. Сейчас по всей стране открываются «горячие линии» и пункты по содействию трудоустройствуувольняемых сотрудников. Одним из первых это сделало Московское ГУВД. Однако эксперты отмечают крайне низкий кпд этой работы.

«Этот центр – одно название, – возмущён Михаил Пашкин. – В комнате сидят сотрудник городской службы занятости и кадровик. Предлагают людям вакансии сантехника или токара, причём только москвичам, а людям из других регионов говорят: езжайте домой и там трудоустраивайтесь. Вакансии всё же, никаких привилегий для полицейских нет!»

«Вопрос с трудоустройством бывших сотрудников органов не может быть решён, – считает Евгений Черноусов. – В условиях свободного рынка никаких привилегий для них не будет. Кроме того, к сожалению, существует большое недоверие к милиции-полиции, и предприниматели их не возьмут, будут подозревать, что уволили из коррупции. А в адвокатуре и ЧОПах не найдётся мест для всех».

Впрочем, эксперты считают, что настоящие профессионалы без работы не останутся. «Конечно, нужно помогать людям адаптироваться, они ещё долго будут отыскивать от полномочий и административного ресурса, – считает Кирилл Кабанов. – Но их опыт ценен, и «правильные» милиционеры без работы не останутся».

МАРИНА ЮРШИНА

в подразделении, в основном сокращение коснулось сотрудников с большим стажем работы, которые имели высокую квалификацию и опыт, позволяющую оформить милиционерскую пенсию.

## Сокращают профессионалов

Как заявил «Гудку» член Общественной палаты Анатолий Кучерена, среди сокращённых много профессионалов с хорошими навыками оперативной работы, и МВД просто обязано позаботиться об их судьбе.

«Я говорю только о тех, кто честно работал, но ушёл в силу возраста или личных, семейных мотивов, – пояснил он. – Если человек не может, например, возглавлять коллектив, то ему можно предложить другую работу в структуре МВД

с учётом его квалификации и опыта, он может быть рядовым. Конечно, сотрудник сам должен решать, соглашаться или нет, важно, чтобы от МВД ему поступило адекватное предложение».

Такая возможность в ведомстве есть. Например, в той же транспортной полиции сейчас стоит вопрос о расширении. Дело в том, что, несмотря на сокращения, задачи и функции транспортного подразделения сохранились в прежнем объёме. А не так давно им была поставлена задача усилить оперативно-сыскные подразделения, патрульно-постовую и кинологическую службы. И сейчас решается вопрос об увеличении штатной численности почти на 10 тыс. человек. Предполагается, что это будет

сделано именно из числа сокращаемых сотрудников других подразделений, которые сами этого захотят и пройдут переаттестацию.

## Оборотни в погонах и без

Между тем нельзя утверждать, что все милиционерские коррупционеры выявлены и понесли наказание. В мае глава МВД Рашид Нургалиев признался, что на переаттестации узнал о недвижимости за рубежом и «других серьёзных проблемах» своих сотрудников от представителей Росфинмониторинга, Генпрокуратуры и ФСБ. Однако подробности и фамилии оберегаются от огласки: часто в ведомстве предпочитают не выносить сор из избы, тихо уволив сотрудника «по собственному».

При этом, по словам председателя профсоюза сотрудников милиции Москвы Михаила Пашкина, высшие офицеры после увольнения редко испытывают проблемы с поиском работы, устраиваясь на «хлебные» места – в банки и госкорпорации.

## Часть высокопоставленных милиционеров уже работает на криминал

Покинув МВД, коррупционеры станут высокопрофессиональными преступниками, считает адвокат Евгений Черноусов, полковник милиции в отставке. «Сейчас нет ни одной группировки по рейдерским захватам, где бы не было бывших милиционеров», – рассказал он.

профсоюзом на тему «Куда пойдёт сокращённый сотрудник полиции». Из почти 600 участников (в основном как раз полицейских) более половины (55,2%) ответили: в криминал.

«Часть высокопоставленных милиционеров уже работает на

## ФИНАНСЫ

## ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «РОСЖЕЛДОРПРОЕКТ»

107078, г. Москва, ул. Каланчевская, д.29, тел.: (495)663-00-60, факс: (495)663-00-61

## БУХГАЛТЕРСКИЙ БАЛАНС на 31 декабря 2010 года (в тыс. руб.)

АКТИВ	На начало отчетного года	На конец отчетного периода
<b>I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ</b>		
Нематериальные активы	11 490	105 881
<b>Расходы на научно-исследовательские, опытно-конструкторские и технологические работы</b>		
Основные средства	1 857 972	1 632 267
Незавершенное строительство	165 010	71 124
Доходные вложения в материальные ценности	4 002	3 950
Долгосрочные финансовые вложения	265 989	264 906
Отложенные налоговые активы	26 297	20 008
Прочие внеоборотные активы	65 797	178 000
<b>Итого по разделу I</b>	<b>2 396 691</b>	<b>2 277 297</b>
<b>II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ</b>		
Запасы	346 444	294 757
Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	6 821	5 277
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты)	638	2 534
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты)	3 841 491	4 804 308
Краткосрочные финансовые вложения	1 384 842	2 212 785
Денежные средства:	103 040	131 031
Прочие оборотные активы	245 567	84 563
<b>Итого по разделу II</b>	<b>5 928 843</b>	<b>7 535 255</b>
<b>БАЛАНС</b>	<b>8 325 534</b>	<b>9 812 552</b>

ПАССИВ	На начало отчетного года	На конец отчетного периода
<b>III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ</b>		
Уставный капитал	1 366 467	1 366 467
Добавочный капитал	525 963	525 297
Резервный капитал	68 323	68 323
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	2 485 322	3 707 171
<b>Итого по разделу III</b>	<b>4 446 075</b>	<b>5 667 258</b>
<b>IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА</b>		
Отложенные налоговые обязательства	98 107	66 659
<b>Итого по разделу IV</b>	<b>98 107</b>	<b>66 659</b>
<b>V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА</b>		
Кредиторская задолженность	3 748 510	4 063 492
Доходы будущих периодов	26	8
Прочие краткосрочные обязательства	32 816	15 135
<b>Итого по разделу V</b>	<b>3 781 352</b>	<b>4 078 635</b>
<b>БАЛАНС</b>	<b>8 325 534</b>	<b>9 812 552</b>

## ОТЧЕТ О ПРИБЫЛЯХ И УБЫТКАХ за 2010 год (в тыс. руб.)

Наименование показателя	За отчетный период	За аналогичный период прошлого года
<b>Доходы и расходы по обычным видам деятельности</b>		
Выручка (нетто) от продажи товаров, продукции, работ, услуг (за минусом налога на добавленную стоимость, акцизов и аналогичных обязательных платежей)	17 010 163	11 583 204
Себестоимость проданных товаров, продукции, работ, услуг	(13 316 463)	(9 761 325)
Валовая прибыль	3 693 700	1 821 879
Коммерческие расходы	(9 239)	(15 339)

Управленческие расходы	(1 517 884)	(1 262 888)
Прибыль (убыток) от продаж	2 166 577	543 652
<b>Прочие доходы и расходы</b>		
Проценты к получению	58 621	18 207
Доходы от участия в других организациях	2 214	13 284
Прочие доходы	36 405	29 326
Прочие расходы	(333 799)	(227 794)
Прибыль (убыток) до налогообложения	1 930 018	376 675
Отложенные налоговые активы	(5 222)	(1 443)
Отложенные налоговые обязательства	30 824	(12 523)
Текущий налог на прибыль	(486 307)	(106 393)
Чистая прибыль (убыток) отчетного периода	1 469 313	256 316
<b>СПРАВОЧНО:</b> Постоянные налоговые обязательства (активы)	74 489	44 483

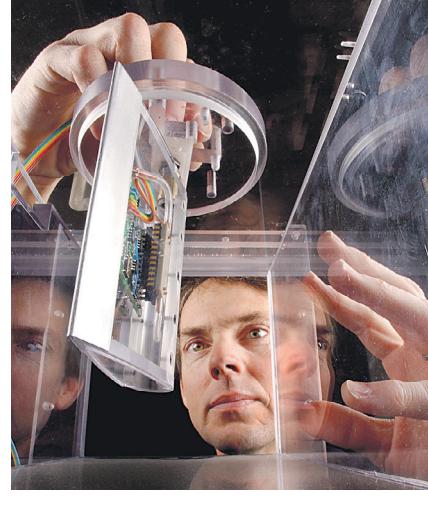
Генеральный директор В.Л. Волковский  
Главный бухгалтер А.В. Веселов  
Достоверность бухгалтерской отчетности подтверждена ЗАО «ПрайсвотерхаусКуперс Аудит», которое является членом некоммерческого партнерства «Аудиторская Палата России» – включено в реестр аудиторских организаций 28 декабря 2009 года за № 10201003683, свидетельство о членстве № 870. Бухгалтерская отчетность утверждена решением годового общего собрания акционеров от 24 июня 2011 года.

Годовым общим собранием акционеров от 24 июня 2011 г. утверждено следующее распределение чистой прибыли по итогам

## Наука

### Учёных поощрили

В ПОЛИТЕХНИЧЕСКОМ МУЗЕЕ НАГРАДИЛИ ЛАУРЕАТОВ КОНКУРСА «РУССКИЕ ИННОВАЦИИ»



Победители представили разработки, представляющие практический интерес

В конкурсе участвовало более 600 проектов. Наибольшее число заявок было в области медицины, биотехнологий, энергетики и информационных технологий.

Победителями стали разработки, представляющие большой практический интерес. Так, проект учёных НПО «ЦНИИТМАШ» по упрочнению металлоизделий позволяет создавать долговечные детали из инструментальных и быстрорежущих сталей. Изделия нагреваются в расплаве синтезированных соединений при температуре до 600 градусов в течение 6 часов. В результате детали машин и инструменты приобретают повышенную твёрдость, прочность и устойчивость к коррозии.

Также была отмечена компьютерная программа московских медиков, предназначенная для планирования операций по протезированию зубов. Она создаёт план лечения и задаёт место, положение и глубину сверления отверстий под имплантанты на основе точных анатомических данных. Компьютер помогает врачу диагностировать состояние зубов пациента, оптимально подобрать и установить протез, избегая рисков осложнений.

А специалисты из Санкт-Петербурга разработали прибор для количественного и качественного экспресс-анализа зерна сельскохозяйственных культур. Он определяет основные параметры качества зерновых (содержание белка, клейковины, влажность и другие) за полторы-две минуты. Такие приборы можно использовать также для контроля состава муки, мясных и молочных продуктов, минеральных удобрений и нефтепродуктов.

В номинации «Лучший перспективный проект» победил биологический препарат для очистки среи от пестицидов, созданный московскими учёными. Новшество содержит смесь из нескольких видов натуральных почвенных микроорганизмов, полностью биологически разлагается, не загрязняет воду, почву или воздух. Кроме того, препарат безвреден для людей, флоры и фауны. Он предотвращает попадание пестицидов в растения, повышает плодородие почв, стимулирует рост насаждений и защищает их от болезней. Степень очистки почвы от пестицидов достигает при этом 95%.

Среди студенческих работ был отмечен проект Томского государственного университета, посвящённый созданию промышленной установки для производства поликристаллического кремния, применяемого в солнечной энергетике.

Андрей Стрельцов

## ЦИФРЫ И ФАКТЫ

### 110 млрд

кВт/ч можно получать ежегодно из отходов агропромышленного комплекса.

Как сообщил заместитель гендиректора Российского энергетического агентства Владимир Басков, из них можно вырабатывать 66 млрд куб. м биогаза, которые позволят производить объём электротермии, сопоставимый с недельной нормой потребления в стране. Сейчас в России за сутки расходуют около 15,4 млрд кВт/ч.

Для переработки отходов сельского хозяйства в биотопливо нужно построить свыше 20 тыс. предприятий. При этом удастся снизить ущерб окружающей среде от АПК, оцениваемый в 450 млрд руб. в год.

Наталья Курская

## ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

- Главный потребитель кобыльего молока.
- Бойкий, полный молодечества человек.
- Количество лекарства для одного приема.
- Официальное «доброе» прокурора на обыск.
- Артист, выписывающий кренделя на сцене.
- Излишняя самоуверенность в поведении, в речи.
- Крупная и сильная служебная собака.
- Горная система в Европе.
- Столб, исполняющий обязанности памятника.
- Дерево, растущее в пустыне.
- Бес платно!
- Узнайте, где жил студент Раскольников и где произошло самое литературное убийство!
- Столб, исполняющий обязанности памятника.
- Девять, дерево, растущее в пустыне.
- Соказочное средство для поиска Царевен-лягушек.
- Уже не свобода, но ешё не каторга.
- Шахматная головоломка.
- ... – хоть разденься, а декабрь – потелей оденься».
- Оппонент консерватора на Туманном Альбиона.

## ПО ВЕРТИКАЛИ:

- Маленькая рыбка для ловли большой.
- «Вертлявая» часть двигателя.
- Джазовый музыкальный инструмент.
- Всё, что танцует под земной поверхностью.
- Рогатый, бородатый огородный вредитель.
- Ожидаемая производная от преступления.
- Кран, приготавливающий тёплую воду из холодной и горячей.
- Первобытный вентилятор.
- Он лежит на столе, его изучают в школе, к нему пылают страстью.
- «Закон, что ... , куда повернётся, туда и вышло».
- Человек, доставляющий радость своим приходом или уходом.
- Что вставляют в дрель?
- Самая ходовая посуда на азской кухне.
- Металл, открытый Пьером и Мари Кори.
- Их пишет каждый, кто считает себя поэтом.
- Продукт питания и мясной, и кондитерский.

Составил Михаил Сергеев

Телефоны отделов редакции: эксплуатации 624-69-35; науки 624-63-14; бизнеса (499) 262-91-44; социальной

политики и писем 624-73-50, 624-73-76; новостей (499) 262-92-34; специальных корреспондентов 983-08-18; к

культуры и спорта 624-69-34; информации 624-75-72, 262-90-52; корреспондентской сети (499) 262-58-69; спортивно-библиографический 624-77-79; производственный 624-56-07; (499) 262-90-25; бухгалтерии (499) 262-99-34; секретариат 624-45-16 (т/ф); 983-08-18, (499) 262-26-53; (499) 262-15-56.

Телефоны собственных корреспондентов: Калининград (4012) 58-65-82; 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.

Рукописи не рецензируются и не возвращаются! При перепечатке ссылка на «Гудок» обязательна.

Набрано и свёрстано в РИЦ газеты «Гудок».

Выход в свет: 6 июля 2011 года

Номер: 115 (24835) | Тираж: 149794 экз.

Время подтверждения по тиражу: 19:15

Подписано в печать: 19:35

Цена свободная

Адрес редакции: ул. Столярская, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Отпечатано: ЗАО «Полиграфический комбинат «Экстра-М» | 143400 Московская обл., Красногорский район, п/о Красногорск-5, а/м «Балтика», 23 км | Заказ № 11-07-0002 | Печатается в Москве, Астрахани, Воронеже, Белгороде, Иркутске, Казани, Калининграде, Кемерове, Краснодаре, Махачкале, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Оренбурге, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Соликамске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Биробиджане.

Издатель: ОАО «Газета «Гудок» | Генеральный директор: Борис Калатин

Заместитель генерального директора: Сергей Шатровский

Заместитель генерального директора: Сергей Шатровский