

КаргоИндекс

2. | Акция

7. | Общество

Транспортный индикатор корректирует оценку происходящих в реальном секторе экономики процессов. Стр. 5

Пассажирка, купившая через Интернет десятиллионный билет на поезд, получила в подарок поездку в Париж

Воспоминания ветеранов-железнодорожников попадут во всероссийский видеоархив

7 декабря 2011 года  
среда  
№ 224 (24944)  
WWW.GUDOK.RU  
WWW.GUDOK.INFO  
E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная  
транспортная  
газета  
Выходит  
с 23 декабря  
1917 года  
Тираж  
151732  
экземпляра

От редакции

Станционные «долгожители»

Проблема отстоя вагонов для сети не нова. Как ноющий зуб, на который никак не хватает времени, она даёт о себе знать в самые неподходящие моменты. Например, во время массовых перевозок. Тысячи вагонов занимают дефицитные пути, осложняя эксплуатационную обстановку. Одни ждут ремонта, другие числятся в кандидатах на списание и разделку, третьи никак не заберут владельцы. Что, впрочем, сути сильно не меняет – этот балласт висит на руках движенцев. На одной из дорог Восточного полигона, где постоянно нарастает поездопоток, такими вагонами миновшим летом было занято 80 путей. Вместо поля для маневровой и станционной работы они превратились в площадки отстоя. Ситуация не сильно изменилась и за последние месяцы. Практически на каждой более или менее крупной станции, не говоря уже о тех, где располагаются депо, несколько путей обязательно забиты простаивающим подвижным составом. Растущее количество этих «единиц», несоблюдение специализации путей приводят к нарушению технологии работы станций. Движенцы, как могут, пытаются освободиться от стоящих на приколе вагонов, распихивая их по малодоступным станциям, но эффект кратковременный – поток воздуха, и только. Бывает и так, что вагоны, у каждого из которых есть хозяин, стоят на путях не неделю. И даже не год. Например, на одной из станций обнаружилось несколько «долгожителей» с простоем более трёх тысяч суток. Это восемь лет! А сколько таких станций и вагонов в целом по сети? Вот и получается, что на этом фоне месячишко-другой простоя и вовсе за грех не считается. Конечно, у ремонтников своя правда: не хватает запасных частей литых деталей. Вот и ждут их поступления вагоны, занимая пути. А кроме того, часть владельцев, отправляя вагоны в ремонт, затем не особенно часто вспоминают о них, особенно если изменилась конъюнктура перевозок. Стоит «в запасе», и ладно. А ведь ситуация может сильно исправиться, если отношения и с партнёрами, и со смежниками прочнее привязать к рублю. Например, если ввести за простой такой штраф, оплатить который собственнику вагона было бы труднее, чем увести «долгожителя» восвояси.

Цифра дня

5430

единиц грузовых локомотивов, в том числе 1843 тепловоза, числится сегодня на сети РЖД. Это более чем на 15% больше, чем в прошлом году. Фактически парк достиг своего пикового значения по электровозам как переменного, так и постоянного тока, а также по тепловозам грузовых серий, и пока пополнение замедлится.

Блиц

Сконцентрировали мощности

На Западно-Сибирской магистрали вышли на докризисный уровень по зимнему ремонту пути



ФОТО: ВЛАДИМИР ПАВЛОВ

Юрий Замараев, исполняющий обязанности первого заместителя начальника Западно-Сибирской дирекции по ремонту пути

– Юрий Александрович, как идут дела по зимнему ремонту?  
– Финансовый кризис свёл летнее обновление рельсовой колеи к минимуму, а зимний ремонт и вовсе пришлось от-

ставить в сторону. Сейчас показатели возвращаются на докризисный уровень.  
На дороге по зимней технологии отремонтировано три перегона. Путевая машинная станция № 22 освоила перегон Урываево – Панкрушиха на 17 км. От Топок до блок-поста 14-й км в направлении станции Ишаново 11 км прошла ПМС-239. Недавно был открыт и перегон Южный – Калманка, который на 10,5 км обновила ПМС-177.  
– Когда приступили к работе?  
– Готовить последний перегон к ремонту, то есть к вырезке, начали 10 октября. Начали снимать решётку 17 октября. Готовить земляное полотно закончили 22 октября. Дальше работы немного приостановили, поскольку резкие перепады температур могли привести к примерзанию разделительного слоя к рельсошпальной

решётке. Кроме того, необходимо было успеть закончить в срок некоторые другие виды ремонта.  
– Сколько предстоит обновить зимой?  
– На этот год запланировано выполнить 74 км в срок до 25 декабря. Это четыре перегона плюс станционные пути. В 2009 кризисном году «зимника» не было вовсе, в прошедшем – в зиму было отремонтировано 44,1 км.  
А в этом году нам на весь сезон дали даже дополнительный план по отношению к исходному. В объёме более 700 км, причём тяжёлые виды ремонта составили практически 600 км. То есть в «зимнике» появилась необходимость.  
– Меняется ли технология ремонта?  
– Нет, на дороге она чётко отработана. Единственное, что раньше мы работали до марта. А теперь все намеченные объ-

ёмы планируем закончить до Нового года.  
Ускорения удалось добиться за счёт того, что «размазанные» мощности каждой ПМС по нескольким перегонам мы сконцентрировали на одном. На определённом участке единый машинный комплекс работает гораздо эффективнее.  
– Подходят ли для зимних условий Сибири крепления немецкой компании «Фоссло», которые вы применяете?  
– Сначала были определённые трудности. Осваивали новую для нас технологию, учились правильно собирать эти крепления, укладывать. Учитывали каждый нюанс, чтобы не повредить их.  
Собственно для обучения хватило одного перегона. Уже на втором перегоне вопросов по креплению практически не возникало.  
БЕСЕДОВАЛ  
Владимир Павлов

Подвижной состав переводят на более экологичное топливо

компании достигнут 2,6 млрд руб. в год. Не случайно, по словам начальника Управления охраны труда, промышленной безопасности и экологического контроля ОАО «РЖД» Виктора Черкасова, в отрасли постоянно снижают техногенную нагрузку на природу. В нынешнем году на специальных заводах утилизируют 4 млн старогодных деревянных шпал, пропитанных антисептиками. Объём вредных выбросов в атмосферу снизят на 5%, а промышленных стоков – на 8%.  
Подвижной состав переводят на более экологичное топливо. Мониторинг окружающей среды постоянно ведут 57 стационарных лабораторий, 10 вагонов-лабораторий и более 50 лабораторий на автомобильном ходу. В целом доля компании в общих производственных отходах нашей страны сейчас не превышает 1%, но этот показатель планируют ещё уменьшить.  
Согласно планам негативное воздействие на окружающую среду ОАО «РЖД» к 2015 году сократит на 35%, а к 2030 году – на 70% по сравнению с нынешним уров-

нем. Новая концепция поможет решить эти задачи. Представитель фирмы – разработчика проекта «МКД Партнёр» Константин Пахомов сообщил, что документ предусматривает минимальные изменения существующей системы управления природоохранной деятельностью в компании. В частности, появится новое структурное подразделение – заказчик экологических инвестиционных проектов, – отвечающее за выбор подрядных организаций. В Ярославле и Иркутске планируют открыть научно-производственные центры по охране окружающей среды.  
В качестве ключевых показателей эффективности природоохранной деятельности предлагается использовать проценты снижения предприятиями выбросов вредных веществ в атмосферу и сокращения потребления водных ресурсов. После доработки концепции с учётом высказанных в ходе обсуждения замечаний её представят для утверждения президенту компании.  
Андрей Стрельцов

Промышленность

Охлаждающая смесь

Возможности для роста грузовой базы во многом исчерпаны

По прогнозам Института экономики РАН, нынешняя зима вряд ли будет благоприятной с точки зрения потенциала роста грузовой базы. А главным аутсайдером эксперты вновь называют чёрную металлургию.

В ноябре объём погрузки на сети российских железных дорог составил почти 104,7 млн тонн, что на 0,9% выше, чем в аналогичный период 2010 года. В целом же за 11 месяцев зафиксирован рост на 2,8%.  
Наступивший декабрь крайне важен для выполнения итогового годового задания по грузоперевозкам. Но показатели работы железнодорожников во многом зависят от ситуации в отраслях, формирующих грузовую базу. По прогнозу экспертов Института экономики РАН, не только конец текущего года, но и начало будущего вряд ли будет успешным для отечественной промышленности.

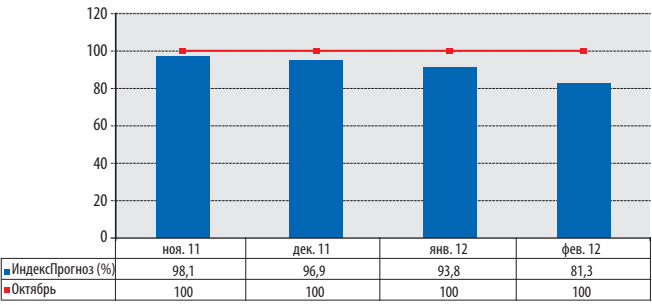
Впечатляющие результаты вновь не сможет продемонстрировать чёрная металлургия. В том числе в декабре ожидается снижение объёмов выпуска стали на 12,4% в годовом исчислении, в январе 2012 года – на 17,9%, а в феврале 2012-го – на 21,6%. В основном это связано с негативной тенденцией на мировом рынке чёрных металлов. Лишь

I квартал 2011 года был относительно успешным с точки зрения посткризисного восстановления отрасли. В дальнейшем падение спроса на её продукцию на всех традиционных рынках, вызванное в целом нестабильной экономической ситуацией в мире, привело к заметному торможению.

> Окончание | 5

В досье

Индекс-прогноз грузовой базы железных дорог (ноябрь 2011 года – февраль 2012 года)



Лента новостей

Средства обороны

На программу модернизации оборонно-промышленного комплекса будет выделено 3 трлн руб. Премьер-министр Владимир Путин сообщил, что программа дорабатывается и будет принята в ближайшее время. Глава правительства отметил, что эти средства будут направлены на современные типы вооружений, которые обеспечат стране решение задачи по гарантированному обеспечению обороноспособности страны. «Могу точно сказать, что программа будет принята, деньги есть, они выделены и учтены в трёхлетнем бюджете», – отметил Владимир Путин.

Транском закрыт

Транскавказская автомагистраль, соединяющая Россию со странами Закавказья, с 12.30 вторника закрыта из-за угрозы схода лавин. Глава пресс-службы управления МЧС по Северной Осетии Юлия Старченко сообщила, что решение о закрытии трассы было принято на комиссии по ЧС региона вплоть до особого распоряжения. Также Северо-Кавказский центр МЧС сообщает, что в 12.40 в пункт пропуска посёлка Бурон направлена группа Алагирского гарнизона пожарной охраны для открытия там пункта обогрева. В ведомстве также сообщили, что о закрытии трассы жители региона были оповещены, пробок на пунктах пропуска нет.

На текущие нужды

До конца года на финансирование региональных программ по здравоохранению будет направлено 190 млрд руб. Председатель Федерального фонда ОМС Андрей Юрин сообщил, что значительная часть средств – 171 млрд руб. – уже поступила в регионы. «Всего из федерального бюджета в 2011–2012 годах в регионы будет направлено 460 млрд руб. без учёта софинансирования территорий. Из 8 тыс. лечебных учреждений в системе ОМС в половине будет сделан ремонт, для 5 тыс. медицинских организаций купят новое оборудование, современно оснащённые автомобили «скорой помощи», – отметил Андрей Юрин. Чиновник добавил, что доходы системы ОМС по итогам 2011 года равны 547 млрд руб., а к 2015 году они составят 1 трлн 406 млрд руб.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств



Акция

Добро пожаловать в Париж



Покупка билета по Интернету принесла Елене Болотновой сюрприз

Через Интернет куплен десяти­миллионный билет на поезд дальнего следования. Его обладательница – Елена Болотнова – получила подарок.

Юбилейного пассажира награждали 6 декабря рано утром в Нижнем Новгороде на Московском вокзале перед отходом фирменного поезда «Буревестник».

– Так получилось, что этот человек едет именно отсюда, – пояснил директор Горьковского филиала ОАО «Федеральная пассажирская компания» Иван Шутуров.

– Оформление проездных документов через Интернет началось с мая 2007 года. С каждым месяцем тех, кто выбирает такой вариант, всё больше. И вот их количество подошло к десяти миллионам. Кто будет обладателем юбилейного билета, определил компьютер. Всё установлено точно – как на фотофинише. Восьмизначной цифра стала после того, как один человек купил билет из Нижнего Новгорода в Москву на фирменный скоростной поезд № 153 в третий межобластной вагон. Его-то мы и ждём!

Счастливица ждали прямо на платформе и всматривались в спешивших к поезду пассажиров – кто же? Наконец, когда к вагону подошла очень милая девушка с небольшим чемоданом, проводница улыбнулась, посмотрев на билет: это она!

– Ой, что это?! – воскликнула пассажирка, когда к ней направились с букетом цветов замначальника Горьковской магистрали Александр Тюрников и объяснил причину повышенного внимания к её персоне.

– Да этого просто не может быть! Я даже и мечтать не могла! – воскликнула девушка, получив подарок – сертификат на два билета туда и обратно в купе первого класса международного поезда Москва – Берлин – Париж, начинающего курсировать с 12 декабря.

Счастливницей оказалась 22-летняя Елена Болотнова, выпускница Нижегородского педагогического университета. Она работает учителем русского языка и литературы, и профессия ей нравится. Ещё она призналась, что любит путешествовать и часто покупает билеты на поезд именно через Интернет. На вопрос, с кем она поедет в Париж, девушка ответила, что пока не решила.

**Николай Морохин**  
Нижний Новгород

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Сибирский вклад

Более 300 млн руб. освоил с начала года Зиминский участок СМТ-14 ОАО «РЖДстрой» на реконструкции северокорейской дороги Хасан – Раджин. Как рассказал заместитель управляющего трестом Владимир Яковлев, на корейской земле восточносибирцы появились в начале этого года. Работают вахтовым методом. Каждая вахта около трёх месяцев. В посёлке сибиряков, помимо жилых вагонов, есть баня, кухня и столовая. За минувшие месяцы зиминцы реконструировали десять водопропускных труб и три моста. Новый год они встретят в семейном кругу, но уже в январе вновь отправятся на модернизацию дороги от российской станции Хасан до северокорейского порта Раджин.

Откажутся от грейферов

ОАО «Находкинский морской торговый порт» в 2012 году планирует начать строительство нового погрузочно-разгрузочного комплекса мощностью 250 вагонов в сутки. Он будет оборудован вагоноопрокидывателем и современными размораживателями груза. Об этом говорилось на встрече представителей НМТП и Первой грузовой компании, посвящённой контролю сохранности вагонного парка. Сейчас в порту проводятся проектные изыскания. Сдача в эксплуатацию нового перегрузочного комплекса намечена на декабрь 2013 года. Это позволит НМТП полностью отказаться от грейферной выгрузки. Пока данная технология практикуется, но компания рассчитывает снизить процент повреждённого подвижного состава, повысив качество выгрузки. С 2012 года Находкинский порт вводит премирование для докеров за работу без повреждения вагонов.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

ЧП

# Холодный подъём

Сильный мороз не повлиял на устранение последствий схода



ФОТО: АЛЕКСЕЙ ИШИНТОВ

Вчера на перегоне Лена-Восточная – Чудничный Восточно-Сибирской дороги сошли с рельсов 12 вагонов грузового поезда.

Как сообщил «Гудку» дежурный ревизор аппарата главного ревизора по безопасности движения поездов ВСЖД Олег Ефимов, с рельсов сошли 12 вагонов грузового поезда из 62 вагонов с углем, следовавших из Кузбасса на Дальний Восток. В результате повреждено около 150 метров железнодорожного полотна. Пострадавших и угрозы экологии нет.

Движение поездов на этом однопутном участке Байкало-Амурской магистрали было приостановлено.

К месту аварии, в районе которой зафиксирована температура минус 35 градусов, были срочно направлены восстановительные поезда со

Восстановительные работы прервали движение по однопутному участку БАМа на десять часов

станций Коршуниха, Киренга и Северобайкальск.

Железнодорожники сразу же приступили к очистке повреждённого пути, подъёму вагонов, а затем занялись восстановлением полотна и укладкой рельсошпальной решётки.

Из-за происшествия пришлось задержаться пассажирскому поезду Москва – Северобайкальск. Его остановили на станции Лена. Всех пассажиров обеспечили питьевой водой и дополнительным питанием. Часть из них воспользовалась автобусом ВСЖД, чтобы объехать перегон Лена – Чудничный и добраться до станции Звёздная, где их ожидал отдельный электропоезд до ближайших станций. Тем, кто ехал дальше Небеля и Киренги, бесплатно предложили комнаты отдыха

на вокзале станции. Ожидать открытия движения были вынуждены и пассажиры поезда Кисловодск – Тында.

Последствия схода вагонов, несмотря на мороз, были ликвидированы за десять часов. По восстановленному пути сначала ушёл рабочий поезд со спецтехникой. Затем по приоритетному диспетчерскому расписанию отправились пассажирские поезда. Это позволит им максимально наверстать время опоздания.

О причинах ЧП пока не общается. К их выяснению приступила комиссия во главе с исполняющим обязанности начальника Восточно-Сибирской дороги Николаем Маклыгиным.

**Сергей Кез,**  
Соб. корр. «Гудка»  
Иркутск

Решение

## Костюм с кнопкой

Работники протестируют новое обмундирование

Куйбышевская региональная дирекция железнодорожных вокзалов (РДЖВ) закупила 12 самонагревающихся костюмов для своих работников.

По словам ведущего инженера по охране труда Куйбышевской РДЖВ Екатерины Гарькиной, базовая модель состоит из удлиненной куртки и полукомбинезона с регулируемыми бретелями.

В карманах в области поясницы закреплены особые грелки. После нажатия клавиши они мгновенно нагреваются до 53 градусов и в районе четырёх часов хранят высокую температуру. Тепло выделяется за счёт химической реакции в наполнителе.

Причём грелки – не одноразовые. Их можно вернуть к работе, всего на несколько минут погрузив в горячую воду: затвердевшая при низкой температуре масса в грелках превратится в гель, и реакция опять становится возможной.

Кроме того, в Куйбышевской РДЖВ усовершенство-

вали базовую модель, пришив к застёжке-«молнии» накладку. «Уплотнённая ткань защищает работника от ветра, – сказала Екатерина Гарькина. – И тепловой эффект обогревательных элементов увеличивается на 10–20%».

Теплозащитные костюмы распределят на вокзалы Башкирского, Пензенского и Самарского регионов.

Пока комплекты будут тестировать станционные работники, которые большую часть времени находятся на улице. В частности, убирают пассажирские платформы от снега и наледи. Надевать костюмы они будут при температуре ниже 15 градусов мороза.

«Насколько широко распространить новинку во всех подразделениях Куйбышевской РДЖВ, мы решим, исходя из отзывов работников, примеривших теплозащитные костюмы», – пояснила Екатерина Гарькина.

**Дмитрий Попов,**  
Соб. корр. «Гудка»  
Самара

МЫ ИДЕМ ОДИНИМ ПУТЕМ!

**Гудок 1520**

ТРАНСПОРТНОЕ ОБОЗРЕНИЕ ПРОСТРАНСТВА 1520

СТРАНЫ СНГ И БАЛТИИ

ОБЩИЙ СТАНДАРТ

ОБЩИЙ ПУТЬ

ОБЩИЕ НОВОСТИ

ОДИН ПУТЬ!

ПОДПИСНОЙ ИНДЕКС: 19994

ПО ВОПРОСАМ ПОДПИСКИ:

(499) 262-89-69; PODPISKA@GUDOK.RU

WWW.GUDOK.RU/1520

РЕКОНСТРУКЦИЯ

## Последняя капля

Жилой район и станцию избавили от грунтовых вод



На станции Белово Западно-Сибирской дороги реконструировали водоотводные сооружения.

В конце 90-х годов угольная шахта «Пионерка» в Беловском районе Кемеровской области была закрыта. Именно с этим специалисты ГУП «Гипротранспуть» связывают тот факт, что в окрестностях станции Белово заметно поднялся уровень грунтовых вод.

Работе станции это не слишком мешало. Однако местные жители не раз жаловались местным властям, но всё было тщетно. Железнодорожники сколько могли помогали – силами дистанции пути Белово очищались водоотводы, чтобы местность хоть как-то осушалась.

Последней каплей в этой истории стало прошлогоднее обращение жительницы Белова Ольги Шипиловой к Президенту России. Она пожаловалась, что в подполе её дома появляется вода. От подобного же страдали и её соседи.

Теперь грунтовые воды не помешают ни горожанам, ни железнодорожникам

После этого городская комиссия при участии железнодорожников проверила гидрологию территории. Выяснилось, что существующие водоотводы с нагрузкой не справляются. Были выделены деньги на прокладку новых.

Как рассказал «Гудку» замначальника службы пути по искусственным сооружениям Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры Игорь Николаев, канавы суммарной длиной почти 5 км прокопали за пять месяцев. Их стенки вымостили железобетонными плитами.

Предполагается, что теперь уровень грунтовых вод снизится на полтора метра. Территория станции и прилегающие перегоны полностью осушатся. Также не будет затопливать жилые районы, поскольку были осушены и близлежащие болота.

**Владимир Чудов**  
Фото автора

Детали

## Задача на спасение

Суд определит меру вины двух капитанов, не оказавших помощь утопающим

В Камско-Устьинском районном суде Татарии 6 декабря началось рассмотрение уголовного дела, возбуждённого в отношении капитана теплохода «Дунайский-66» Александра Егорова. Его обвиняют в том, что он не пришёл на помощь потерпевшим с теплохода «Булгария».

Напомним, пассажирский теплоход «Булгария» затонул в Волге 10 июля этого года, 122 человека, в том числе 28 детей, погибли, 79 пассажирам удалось спастись. По версии следствия, капитан «Дунайского-66» не стал участвовать в спасательных работах, несмотря на то что проплывал мимо места крушения «Булгарии», когда там тонули люди.

Ранее во время допроса Александр Егоров сообщил, что видел только плотики с затонувшей «Булгарии», но не самих людей, а сигнал SOS не подавался. «Я увидел приближающийся теплоход «Арабелла», вышел с его капитаном на связь. Мы договорились, что «Арабелла» подойдёт к плотам и окажет помощь, а в случае необходимости привлечёт меня, скоординировав мои действия. Не получив сигналов с «Арабеллы» и увидев, что она, завершив действия на месте плотов,

отходит, я также завёл двигатели и направился далее по маршруту. Про крушение «Булгарии» узнал вечером из новостей», – рассказал позднее Егоров.

На судебный процесс вызваны 79 потерпевших и капитан теплохода «Арабелла» Роман Лизалин, чья команда спасла оставшихся в живых после крушения «Булгарии». Адвокат капитана Егорова Аида Камалова отказалась изложить «Гудку» свою позицию, сославшись на занятость.

В то же время ранее Роман Лизалин заявил, что поведение экипажа баржи оправданно: баржа по своим маневренным качествам не смогла бы достаточно хорошо справиться с этой задачей. «Поэтому мы попросили судно отойти от места аварии, так как оно могло затруднить спасательную операцию. Пока экипаж «Арабеллы» оперативно поднимал людей из воды, оказавшаяся рядом баржа не успела бы даже спустить шлюпки, поэтому её помощь

*Капитан мог сбросить ход и при этом срочно спустить шлюпки или развернуть спасательные плоты*

Главный редактор издательства «Морские вести» Анатолий Кузнецов заявил «Гудку», что «никаких оправданий действий капитана Егорова нет». «У моряков существует неписанная кодекс чести, согласно которому помощь надо оказывать терпящим бедствие на море или на реке, даже если есть угроза собственной жизни, – заявил Кузнецов. – Капитан мог сбросить ход и при этом срочно спустить шлюпки. К тому же у него были спасательные плоты, которые разворачиваются ментально».

могла вообще не понадобиться», – пояснил он.

Александру Егорову вменяется статья 270 УК РФ «Неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие», которая предусматривает максимальное наказание в виде лишения свободы до двух лет. По этой же статье судят коллегу Егорова – капитана сухогруза «Арбат» Юрия Тучина. Его судно также находилось недалеко от места катастрофы и не приняло никаких мер для спасения людей.

**Михаил Белый**



Конфликт

## Две недели переговоров

За забастовку железнодорожникам Болгарии грозит суд

Вторую неделю парализована железнодорожная сеть Болгарии.

Бессрочная забастовка болгарских железнодорожников вспыхнула в ответ на решение руководства «Болгарских государственных железных дорог» (БГЖД) уволить в ближайшее время 2 тыс. работников госкомпании, снять с маршрутов 150 поездов и электричек, а также повысить цены на проезд по железной дороге. Ежедневно работники БГЖД блокируют на 8 часов – с 8.00 до 16.00 – всё железнодорожное транспортное сообщение. За первые пять дней забастовки с вокзалов Софии, Горной Оряховицы, Мездры и Старой Загоры не отошёл ни один состав. Единственный город в стране, поезда из которого отправляются согласно расписанию, – Варна.

Лишь в Пловдиве бастующие пропустили международный экспресс Стамбул – Белград. На городском вокзале Софии сегодня более 70 служащих БГЖД отказываются исполнять свои обязанности. В Варне бастующие остаются на рабочих местах, но не приступают к работе. Утром, несмотря на стачку, из Варны отбыли составы в направлении Русе и Софии, но профсоюзы пригрозили, что поезда могут встать на любой блокированной бастующими станции.

В ответ на действия бастующих железнодорожников премьер-министр Болгарии Бойко Борисов заявил, что его волнует непогашенная задолженность БГЖД в 150 млн евро перед немецкими кредиторами. По словам премьера, ключевым остаётся вопрос о том, удастся ли министру транспорта Болгарии договориться с кредиторами в Германии об отсрочке. В противном случае правительство будет вынуждено погасить долг госкомпании за счёт бюджетных средств.

«Необходимо сократить кадры и движение по ряду маршрутов, чтобы БГЖД хотя бы достигли точки безубыточности», – убеждён Бойко Борисов. Руководители компаний «БГЖД – Товарные перевозки» и «БГЖД – Пассажирские перевозки» обратились вчера с иском в Софийский городской суд. По их мнению, действия профсоюзов и железнодорожников в сложившейся ситуации неадекватны и противозаконны.

Владимир Козловский

Актив

# Необычный капитал

Московская мэрия оплатила долю в железнодорожном СП ценными бумагами



ФОТО: АНДРЕЙ СТОЛПЯК

**СОВМЕСТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ ОАО «РЖД» И ПРАВИТЕЛЬСТВА МОСКВЫ – ОАО «МОСКОВСКАЯ КОЛЬЦЕВАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА» – ПРИОБРЕЛО 100% АКЦИЙ КОМПАНИИ – РАЗРАБОТЧИКА ПРОГРАММНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ.**

Как сообщили в столичном департаменте имущества, решение о передаче 100% акций ОАО «Эпсилон» в пользу МКЖД принято в соответствии с распоряжением правительства Москвы.

«Департамент имущества внёс акции ОАО «Эпсилон» в счёт оплаты своей части уставного капитала ОАО «МКЖД», – сообщила пресс-секретарь ведомства Татьяна Зубанова.

Новые владельцы «Эпсилона» так прокомментировали передачу ценных бумаг. «Для формирования уставного капитала компании требуются либо денежные средства, либо ценные бумаги. РЖД пошли по

Столичные власти участвовали в СП акциями «Эпсилона»

первому пути, а столичная мэрия – по второму. «Эпсилон» занимается разработкой и поддержкой программного обеспечения для бюджетных организаций. Не совсем наш профиль, так что каких-то конкрет-

*Каких-то конкретных планов по развитию этой компании у нас нет и, скорее всего, не будет*

ных планов по развитию этой компании у нас нет и, скорее всего, не будет», – отметил управляющий директор ОАО «МКЖД» Алексей Зотов.

В ближайшее время МКЖД намерена разработать проектную документацию на железнодорожную инфраструктуру, подготовить градостроительные обоснования,

проекты планировки территорий и документации для строительства транспортно-пересадочных узлов. Во второй половине следующего года начнутся строительномонтажные работы по реконструкции железнодорожной инфраструктуры и строительству транспортных пересадочных узлов.

Напомним, в 2015–2016 годах на Малом кольце Московской дороги планируется построить 30 остановочных пунктов, среди которых 19 крупных: 12 с пересадкой в метрополитен, 6 – на радиальные железнодорожные направления, ещё один будет обеспечивать оба вида пересадок.

Как считает ведущий эксперт УК «ФИНАМ Менеджмент» Дмитрий Баранов, на деятельность «Эпсилона» передача акций компании из рук в руки никак не повлияет.

«ОАО «Эпсилон» создано в результате акционирования ГУП «Эпсилон» в 2006 году, компания занимается созданием и поддержкой компьютерных программ в области автоматизации делопроизводства и документооборота в органах государственной власти и управления, а также бухгалтерского учёта в бюджетных организациях. Так как уставный капитал МКЖД составляет 9,53 млн руб., а доли сторон равны (по 50%), то РЖД вносят деньгами 4,765 млн руб. – именно в эту сумму был оценен 100-процентный пакет ценных бумаг ОАО «Эпсилон». Вряд ли МКЖД будет как-то развивать этот актив», – полагает Дмитрий Баранов.

Константин Мозговой



Продолжается подписка на первое полугодие 2012 года во всех почтовых отделениях

Подписной индекс для предприятий и организаций 50019

Подписной индекс для индивидуальных подписчиков 19050

Не забудьте подписаться на «Гудок»

## «ГУДОК» ВСЕГДА С ВАМИ!

Дополнительная информация:  
+7 (499) 262-89-69

PODPISKA@GUDOK.RU



# ПУЛЬТ УПРАВЛЕНИЯ



Журнал для тех, кто принимает решения

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

Открыта подписка на первое полугодие 2012 года в России, странах СНГ и Балтии

Подписной индекс 46101

Дополнительная информация:  
+7 (499) 262-89-69

PODPISKA@GUDOK.RU



## ВОПРОС ДНЯ

*Следует ли мелким и средним грузовладельцам в регионах создавать коллективные грузовые пулы для упрощения взаимодействия с дорогами или крупными операторами?*

**Валерий Лебедик, начальник Красноярского центра фирменного транспортного обслуживания:**

– Конечно, крупным грузовладельцам проще заключать договоры на вывоз продукции. Поэтому следует объединяться либо по номенклатуре груза, либо с учётом тех логистических схем, по которым работают эти компании.

**Александр Титович, директор Ростовского филиала ОАО «Вторая грузовая компания»:**

– Не считаю, что есть необходимость в создании какой-либо очередной структуры, которая станет служить прослойкой между грузовладельцем и оператором. Любая дополнительная структура наверняка повлечёт за собой увеличение конечной цены услуги. Стоит работать по договору публичной оферты. Можно работать по принципу торговой площадки, на которую поступали бы запросы на перевозку груза, а операторы с этой площадки брали бы заказы.

**Владимир Кравчук, замначальника департамента дорожного хозяйства и транспорта Вологодской области:**

– Это одно из направлений повышения эффективности перевозок и сокращения их себестоимости для грузовладельца. Создание таких объединений должно сопровождаться строительством логистических терминалов для доставки, хранения, сортировки грузов и отправки их по назначению. Объединились, построили общий склад с подъездной дорогой, скинулись на высокоскладную погрузочную технику, и можно успешно решать свои проблемы. Так поступают во всём цивилизованном мире, где борются за высокую производительность грузоперевозок.

**Юрий Ростов, генеральный директор ООО «Усть-Катавский гранитный карьер»:**

– Идея замечательная. Коллективный грузовой пул мог бы оказать огромную помощь предприятиям в добычин вагонов. Но как это будет выглядеть в реальности? Какая структура этим будет заниматься? Ведь кому-то предстоит за всех добывать, «выходить» на инстанции, просить. А когда вагоны будут получены, придётся их делить. Вот здесь и получится то же самое, что происходит сегодня. Кто захочет отдавать подвижной состав, который достался с трудом? Словом, каждый будет тянуть одеяло на себя. Зачем тогда этот пул нужен?

**Михаил Майстер, гендиректор ООО «Чинно Чиллини», президент Ассоциации калининградских мебельщиков:**

– Здравая идея. Как известно, представители малого и среднего бизнеса не являются выгодными клиентами для операторов подвижного состава в силу небольших объёмов грузов к отправке и небольшой частоты необходимых перевозок. А объединив свои небольшие партии товара, «малыши» смогут перейти в другую «весовую категорию» участников переговорного процесса. Возможно, грузовому пулу удастся добиться и лучших ценовых условий транспортировки. Думаю, на одном из ближайших заседаний ассоциации мы с коллегами обсудим возможность такого объединения.

**Надежда Пятаева, коммерческий директор ЗАО «ЗК «САМАРАХЛЕБОПРОДУКТ»:**

– Настораживают возможные расходы на создание новой структуры. Поясню: раньше мы платили дороге за вагон, она предоставляла подвижной состав, отправляла гружёные вагоны, регулировала возврат порожняка, и всё было нормально. Сегодня ситуация изменилась, на мой взгляд, в худшую сторону, когда формируется большой порожний пробег и ждать вагон обратно приходится очень долго. Да, собственников вагонов стало больше, и самих вагонов стало больше, но перевезти груз стало сложнее. Сейчас собственники не принимают у нас заявки, ссылаясь на отсутствие вагонов. Аналогичная ситуация и у других владельцев подвижного состава и грузоотправителей. Мы вынуждены планировать отправки только на январь, но не факт, что подвижной состав появится. Храним зерно на элеваторах, платим за это, несём экономические потери. И ещё: сегодня мы платим за тонну груза, а раньше платили за вагон. Получается такая картина: дорога делает плановую отгрузку 64 тонны, а всё, что свыше, – дополнительный сбор. Удорожание перевозки идёт по любой культуре. Поэтому есть сомнения в необходимости создания грузового пула, поскольку это повлечёт за собой повышение цен как на перевозку, так и на нашу продукцию. На мой взгляд, следует вернуться к прежней схеме регулирования парка, пусть даже и в вагонах собственников или частных операторов.

# СТАБИЛЬНЫЙ ДОХОД

## ПОИСК АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ИСТОЧНИКОВ ЭНЕРГИИ ВОЗВРАЩАЕТ К УГЛЮ

**ТЕНДЕНЦИЯ НА УВЕЛИЧЕНИЕ ОБЪЁМОВ ДОБЫЧИ И ВЫВОЗА ЗА РУБЕЖ СОХРАНИТСЯ. А ТАК КАК ПОЧТИ ВСЁ ОБЪЁМ ТРАНСПОРТИРУЕТСЯ ДО ПОРТОВ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ, ТО МОЖНО ОЖИДАТЬ УВЕЛИЧЕНИЯ ДОХОДОВ РЖД. ПРИ ЭТОМ РОСТ ТАРИФОВ НЕ ОТПУГНЁТ ГРУЗОПРАВИТЕЛЕЙ, СЧИТАЮТ УЧАСТНИКИ РЫНКА.**

По данным Минэнерго, добыча угля в январе – октябре 2011 года выросла на 3,7% – до 271,73 млн тонн, из которых было поставлено на экспорт 249,47 млн тонн. Прогноз добычи угля на 2011 год составляет 350 млн тонн.

«Судя по приведённым Минэнерго данным, всего 22,2 млн тонн угля (8,2% от всего произведённого в стране) было реализовано, а следовательно, перевезено в пределах России. Остальные 91,8% были вывезены за пределы государства. Это неудивительно, и такая тенденция продолжается из года в год с небольшими изменениями. Уголь – ценный энергоресурс для зарубежных потребителей, и экспортная цена его гораздо выше, чем внутри страны. Это выгодно холдингам-производителям», – говорит эксперт УК «СОЛИД Менеджмент» Андрей Левшин.

По прогнозам аналитика, экспортными центрами для российского угля в будущем останутся развивающиеся страны Азии, Индии, а самым главным потребителем – Китай. «Уголь – самый дешёвый энергоисточник, и если учитывать, что реальных запасов газа на планете осталось на 67 лет, нефти и того меньше – на 41 год, то уголь станет прекрасной альтернативой: его запасов хватит на 270 лет. А если вспомнить, что Россия входит в число стран, которым принадлежат самые большие объёмы запасов угля, то у нашего экспорта есть все шансы вырасти», – констатирует господин Левшин.

По данным РЖД, объём погрузки угля за 2010/11 маркетинговый год составил 243,6 млн тонн.

«Это означает, что практически весь уголь транспортируется по железной дороге. Экспорт угля в значительной степени осуществляется из портов, но туда он доставляется по «железке». В части перевозки угля были проблемы в августе-сентябре, что связано с низкой эффективностью использования инфраструктуры. В октябре рост объёмов транспортировки наблюдался на фоне сезонных факторов и увеличения запасов в преддверии зимнего сезона», – считает начальник аналитического отдела «ТКБ Капитал» Мария Кальварская.

По её словам, альтернативы железнодорожному транспорту пока нет. «Частично экспорт в дальние страны может переключаться на морской транспорт, но относительные изменения пока не столь значительные», – говорит госпожа Кальварская.

По прогнозам Андрея Левшина, сильного массового скачка добычи угля в 2012 году не



ДОБЫВАЮЩИЕ КОМПАНИИ ОТПРАВЛЯЮТ СЫРЬЕ ПРЕЖДЕ ВСЕГО НА ЭКСПОРТ

ождается. Возможен небольшой рост внутренних перевозок – до 10% – и сохранение экспорта на нынешнем уровне.

«Положительно на экспорте скажутся холодный сезон и ситуация в Японии. Страна восходящего солнца, так сильно пострадавшая после цунами и землетрясений, произошедших весной 2011 года, приостановила эксплуатацию АЭС, а дефицит энергии будет компенсироваться как раз использова-

стиционной составляющей для привлечения средств на модернизацию отдельных участков Транссибирской магистрали. «Однако предложение на текущий момент отклонено Минэкономразвития, поскольку согласован план по тарифам: согласно полученной нами ранее информации, есть намерения повысить тарифы на 5%», – говорит аналитик, отмечая, что в России работает около 2 тыс. операторов подвижного со-

## Положительно на экспорте скажутся холодный сезон и ситуация на энергетическом рынке в Японии, приостанавливающей эксплуатацию АЭС

нием угольных ТЭЦ», – добавляет Вячеслав Орский из LoginFX.

Что касается одной из главных головных болей всех российских грузоотправителей – тарифов РЖД, то, по мнению Марии Кальварской, их изменение при текущих ценах на уголь не будет столь ощутимым для экспортёров.

Господин Орский напоминает, что в последнее время были разговоры о повышении тарифов на экспорт угля, в частности, по Транссибу на 30%, а РЖД – на 1,3%. Данная идея предполагала введение инве-

става, 10% из которых согласились на временное снижение тарифов на перевозки некоторых марок угля.

Тем временем внутренние перевозки даже небольшого в сравнении с экспортным объёма угля сталкиваются с определёнными сложностями. Это касается прежде всего тех регионов, где доставка комбинируется: сначала по железной дороге, так как основное производство сосредоточено в глубине страны, а потом морским путём.

«К примеру, на Камчатку, где жилищно-коммунальное хозяйство целиком и пол-

ностью зависит от угля, его доставляют вагонами до порта, а потом идёт погрузка. Но железная дорога в Приморье сильно перегружена, и перевалочных мощностей, как правило, недостаточно», – рассказывает господин Левшин.

Аналитик привёл историю с группой компаний «Транзит-ДВ»: она должна была поставить летом 90 тыс. тонн угля в Камчатский край. Это без малого 325 вагонов, которые именно из-за загруженности РЖД и портовых перевалочных мощностей на материке задержали более чем на пять суток отправку на Камчатку грузового судна. «К слову, простой в порту судна обходится в 500 тыс. руб. убытка компании-перевозчику, при этом в договорах между РЖД и грузополучателем предусматривается отставание от сроков только до пяти дней простоя. В этом же случае, который не единственный, простой был более шести дней. При этом на конечном пункте также пришлось все переигрывать», – отметил эксперт. Между тем Федеральная служба по тарифам продлила действие льготного тарифа на перевозку угля железнодорожным транспортом для нужд теплоэнергоснабжения Камчатского края. До 31 декабря 2011 года при перевозке каменного угля на расстояние, не превышающее 5000 км, будет действовать коэффициент 0,95.

ГАЛИЯ ШАКИРОВА

## ПРОЕКТ

# Условия на Усады

FESCO получило от РЖД согласование на терминал



ФОТО: АНТОНИ ПАСКЕВИЧ

**ТРАНСПОРТНАЯ ГРУППА FESCO ПОЛУЧИЛА ОТ ОАО «РЖД» СОГЛАСОВАННЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ НА ПРОЕКТИРОВАНИЕ И СТРОИТЕЛЬСТВО ИНФРАСТРУКТУРЫ, НЕОБХОДИМОЙ ДЛЯ ВОЗВЕДЕНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО ЦЕНТРА (ТЛЦ) С ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ КОНТЕЙНЕРНЫМ ТЕРМИНАЛОМ НА СТАЦИИ УСАДЫ-ОКРУЖНЫЕ МОСКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ.**

ТЛЦ будет расположен в 50 км от Москвы, в непосредственной близости от трассы «Дон». Планируется, что годовая мощность объекта составит 300 тыс. ДФЭ, годовой объём конвенциональных грузов – 120 тыс. тонн. Предполагаемый объём инвестиций – \$134 млн. FESCO будет финансировать проект за счёт собственных, а также заёмных средств, в том числе привлечённых в рамках ранее объявленного кредита Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР) на \$100 млн.

Вице-президент по железнодорожному divisionу транспортной группы FESCO Алексей Гром сообщил, что в составе ТЛЦ планируется строительство открытой кон-

Новый центр FESCO должен принимать 300 тыс. TEU

тейнерной площадки для складирования и хранения гружёных и порожних контейнеров. Будет и крытый склад площадью 20 тыс. кв. м с холодильником ёмкостью 3 тыс. тонн и крытым железнодорожным дебаркадером для единовременной обработки двенадцати крытых вагонов. ТУ предусматривают проектирование и строительство пути необщего пользования, примыкающего к станции Усады-Окружные.

Заместитель начальника управления перевозок Центральной дирекции движения ОАО «РЖД» Александр Казанцев заявил «Гудку», что холдингу для согласования инфраструктурных технических условий по терминальному проекту требуется предоставление от реализующих их компаний информации по объёмам перевозок, которые они намерены принимать, и обоснование пропускной способности терминала.

ЛЕОНИД ГРИГОРЬЕВ

## ИНТЕГРАЦИЯ

# Логистика через соседа

«ТрансКонтейнер» укрепил западное направление

**БЕЛОРУССКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА (БЖД) И ОАО «ТрансКонтейнер» подписали соглашение о намерении создать совместное предприятие по оказанию комплексных логистических услуг.**

СП будет обеспечивать комплексный терминальный сервис на станции Брест. Для этого, по словам генерального директора «ТрансКонтейнера» Петра Баскакова, планируется сформировать единую терминальную инфраструктуру, обеспечить развитие производственных мощностей и внедрить современные IT-технологии.

Предполагается, что СП будет создано на паритетной основе. Объём инвестиций и структура капитала пока обсуждаются. Бизнес-план будет составлен в течение первого полугодия 2012 года.

По словам первого заместителя начальника БЖД Владимира Михайлюка, в соглашении оговаривается, что белорусская сторона сможет предоставить «ТрансКонтейнеру» свои терминальные активы. Пока рассматривается вариант долгосрочной аренды.

Через Брест проходит основной сухопутный транспортный коридор сообщения Европа – Россия (МТК № 2). В рамках этого коридора действует несколько проектов «ТрансКонтейнера» и его партнёров.



ФОТО: СЕРГЕЙ ЗОНИН

Основные из них: «Фольксваген» (доставка автокомплектов в Калугу для концернов «Фольксваген» и «Пежо-Ситроен»), «Москвич» (регулярные контейнерные перевозки между Дуйсбургом и Москвой), поезд Чунцин – Дуйсбург (перевозка высокотехнологичных, дорогих товаров из Китая в Германию), а также перевозка автокомплектов концерна BMW из Европы в Китай. В 2010 году по МТК № 2 было перевезено более 165,5 тыс. ДФЭ, прогнозируемый объём 2011 года – более 180 тыс. ДФЭ.

«Контейнерные потоки целесообразно будет объединить в рамках одного терминально-логистического комплекса, – отметил генеральный директор «ТрансКонтейнера». – Сейчас вагоны до трёх суток нахо-

дятся под технологическими операциями в узле Брест – Машевицы (Польша. – Ред.). Внедрение новой технологии позволит существенно снизить оборот вагонов и стоимость перевозки».

На то, что перевозки по МТК № 2 идут не так «гладко», как хотелось бы, указывают и другие факты. По словам генерального директора ОАО «РЖД Логистика» (компания является экспедитором грузов по территориям России и Белоруссии в проекте «Пежо – Ситроен») Павла Соколова, из-за того что поезда, следующие из России в Европу, хронически отстают от графика, происходит нестыковка с европейскими поездами. В результате клиент (в данном случае это стратегический партнёр «ТрансКонтейнера» по тому же «Пежо – Ситроен» – компания GEFCO) остаётся недовольным таким сервисом, так как вынужден платить за простой контейнеров.

«Если мы сможем производить таможенную очистку тех грузов, которые сегодня идут на Россию, в Бресте (сейчас в Москве. – Ред.), мы сможем организовать стабильное курсирование поездов. Тогда объёмы увеличатся в несколько раз», – уверен Павел Соколов.

МАРГАРИТА МЕНЬШАКОВА  
Брест



КАРГО-ИНДЕКС

Погоня за результатом

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОГНОЗЫ ВНОВЬ КОРРЕКТИРУЮТСЯ

Минэкономразвития назвало уходящий год временем выхода России из кризиса. Но прогнозы властей достаточно осторожны. При этом в промышленности вновь фиксируются тревожные сигналы, на что давно уже указывает динамика КАРГО-индекса. Всё большее беспокойство вызывает и ситуация в еврозоне. В будущем году Россия может столкнуться со значительным снижением спроса на свои экспортные товары.

До окончания года осталось меньше месяца. И представители экономического блока правительства начали подводить итоги. «Российская экономика завершает год выздоровлением после кризиса», – заявила в рамках своего выступления на «парламентском часе» в Совете Федерации глава Минэкономразвития Эльвира Набиуллина.

Также ведомство озвучило оценку роста основного макроэкономического показателя страны. В октябре ВВП по сравнению с сентябрём с исключением сезонного и календарного факторов прибавил 0,9%, а в годовом исчислении – 5,6%. В целом же за десять месяцев по сравнению с тем же периодом предыдущего года ВВП вырос на 4,3%. По итогам года, как заявила Эльвира Набиуллина, ВВП может увеличиться на 4,2%. Напомним, в соответствии с официально утверждённым прогнозом социально-экономического развития РФ на 2011 год рост ВВП оценивается в 4,1%.

Международные эксперты также корректируют свои оценки, однако со знаком «минус». Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), шансы присоединиться к которой у России

есть после вступления в ВТО, понизила прогнозы по нашей стране, «уронив» планку ниже официальной оценки властей. Прогноз по ВВП на текущий год пересмотрен с оптимистичных 4,9% до более реальных 4%. «Темпы экономического роста, похоже, остаются стабильными благодаря по-прежнему высоким ценам на нефть, хотя «доверие» ухудшилось на фоне замедления роста мировой экономики и финансового кризиса», – говорится в обновлённом докладе ОЭСР.

Между тем и российский транспортный индикатор продолжает корректировать свою оценку происходящих в реальном секторе экономики процессов. По итогам ноября абсолютное значение КАРГО-индекса составило 104,3%. Это на 2,7 процентных пункта (п.п.) ниже уровня октября. Отчасти нынешнее сокращение вызвано влиянием сезонного и календарного факторов, ведь с 2006 года (времени начала расчёта индикатора) абсолютное значение индекса в ноябре всегда было ниже, чем в октябре.

Динамика КАРГО-индекса, рассчитанного по отношению к тому же периоду предыдущего года, более показательна. По итогам ноября освобождённое



ФОТО: АЛЕКСЕЙ ИВАНОВ

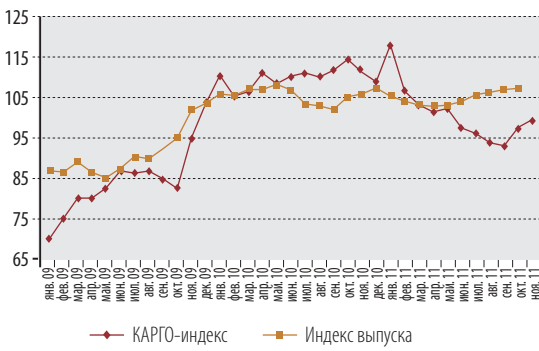
от влияния сезонного и календарного факторов значение транспортного индикатора составило 99,7% (месяцем ранее – 97,8%). То есть хотя КАРГО-

индекс и продолжает отыгрывать утерянные ранее позиции, но важный 100-процентный рубеж ему преодолеть всё ещё не удаётся. Напомним, в минус

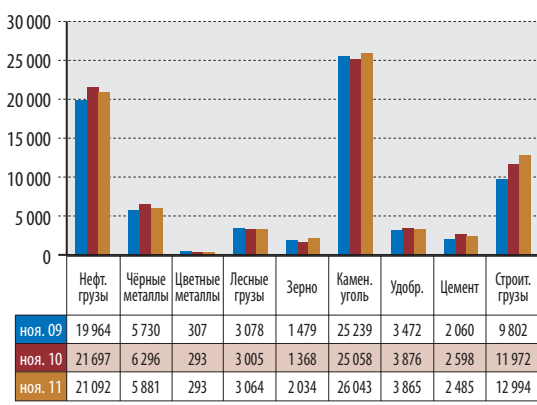
показатель провалился ещё в июне 2011 года.

В то же время близкий по своей экономической природе транспортному индикатору Ин-

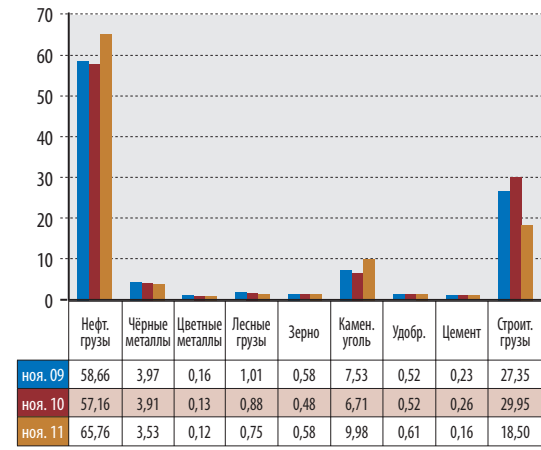
Сравнительный анализ динамики КАРГО-индекса и Индекса выпуска в базовых отраслях экономики (Росстат) по отношению к аналогичному периоду прошлого года, %



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



Структура КАРГО-индекса, %



ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Охлаждающая смесь

> НАЧАЛО | 1

Нельзя назвать успешными и ожидаемые показатели работы ряда других отраслей. В том числе рост производства минеральных удобрений в декабре оценивается на уровне на 2,2%, превышающем аналогичный показатель прошлого года, в январе 2012 года также прогнозируется рост на 2,2%, но уже в феврале 2012-го возможен спад на 3,2%. Выпуск цемента, по оценкам экспертов, лишь в декабре этого года может быть в плюсе (на 10,4%), а в январе и феврале 2012 года вероятно снижение (на 31,9% и 3,9% соответственно).

Кроме того, ожидается, что не будут стабильными и показатели работы угледобываю-

щих предприятий. В декабре 2011 года и январе 2012-го ожидается рост на 5,6% и 6,6% соответственно, но уже в феврале – снижение на 5%. Здесь, впрочем, можно добавить, что прогнозы Института экономики РАН строятся на математических моделях, учитывающих длинные исторические ряды наблюдений, где важное значение имеют последние годы. А в феврале кризисного 2009 года фиксировалось существенное падение угледобычи в России.

Вместе с тем относительно успешные результаты могут быть отмечены в сегменте первичной переработки нефти. Однако и здесь уверенного роста не будет (прогнозируется прибавка к аналогичным периодам прошлого года в дека-

бре 2011-го, январе и феврале 2012-го на 0,5% ежемесячно).

В числе лидеров экспертами называется производство пиломатериалов (+1,7%, +2,2% и +1,2% соответственно). А наилучшие результаты, возможно, продемонстрируют производители железобетонных конструкций (+12,8%, +24,8%, +8,5% соответственно).

По методологии индекс-прогноза «Гудка» вычисления ведутся от последнего месяца, по которому опубликованы официальные данные Росстата по объёмам промышленного производства. Сейчас это октябрь, который принят за 100%. В ноябре ожидалось снижение грузовой базы по сравнению с октябрём на 1,9% (значение индекс-прогноза – 98,1%). При этом погрузка снизилась на 4,7%. В основном ошибка прогноза связана с не вполне типичными за длинную историю наблюдений показателями работы отраслей промышленности.

В декабре ожидается снижение грузовой базы относительно октября на 3,1% (значение индекс-прогноза – 96,9%). В первый месяц нового года грузовая база может уменьшиться на 6,2% (значение индекс-прогноза – 93,8%), а в феврале – на 18,7% (значение индекс-прогноза – 81,3%).

Юлия Громадская

ФИНАНСЫ

Вынужденная остановка

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ БУМАГИ НЕ ПРИНЕСЛИ ДОХОДА

По итогам ноября значения основных американских фондовых индексов почти не изменились: Dow Jones Industrial Average прибавил 0,5%, S&P 500, напротив, снизился на 0,7%. Бумаги из портфеля «Гудка» в среднем подешевели на 1,2%.

Акции железнодорожных компаний сначала вошли в боковой тренд, а затем и вовсе начали падать. Аутсайдерами стали японские и европейские компании. Под серьёзным давлением находился и российский «Трансконтейнер».

Позитивные новости пришли только из США, где были опубликованы данные о старте рождественских распродаж. Они показали, что к потребителям возвращается оптимизм. Позднее последовали данные и о снижении безработицы в США. Кроме того, шансы на роже-

Котировки акций железнодорожных компаний на мировых биржах

Компания	Описание	Регион	Капитализация, \$ млрд	Валюта	Коти-ровка*	Динамика, % За месяц С начала года
Union Pacific Corp.	Грузовые перевозки, инфраструктура	США	49,7	USD	102.69	+3.13 +10.82
Canadian National Railway Co.	Грузовые перевозки, инфраструктура	Канада	34.3	CAD	78.80	+0.92 +18.76
CSX Corp.	Грузовые перевозки, инфраструктура	США	22.8	USD	21.65	-2.52 +0.53
Norfolk Southern Corp.	Грузовые перевозки, инфраструктура	США	25.1	USD	75.01	+1.38 +19.40
Canadian Pacific Railway Ltd	Грузовые перевозки, инфраструктура	Канада	10.2	CAD	62.31	+1.14 -3.57
Kansas City Southern Railway Co.	Грузовые перевозки, инфраструктура	США	7.6	USD	67.86	+7.42 +41.79
Genesee & Wyoming Inc.	Грузовые перевозки, инфраструктура	США	2.6	USD	60.02	+1.37 +13.35
VTG AG	Грузовые перевозки, инфраструктура	Германия	0.4	EUR	13.19	-9.03 -12.04
Asciano Ltd	Грузовые перевозки, инфраструктура	Австралия	4.7	AUD	4.78	+5.52 -0.10
QR National Ltd	Грузовые перевозки	Австралия	8.5	AUD	3.43	+4.89 +24.73
East Japan Railway Co. Ltd	Пассажирские перевозки	Япония	24.1	JPY	4,750.00	-0.31 -10.04
Central Japan Railway Co.	Пассажирские перевозки	Япония	16.8	JPY	620,000.00	-7.46 -8.82
Go-Ahead Group PLC	Пассажирские перевозки	Великобритания	0.8	GBX	1,230.99	-11.12 -6.81
National Express Group PLC	Пассажирские перевозки	Великобритания	1.7	GBX	212.06	-8.36 -15.51
Трансконтейнер	Грузовые перевозки	Россия	1.2	USD	8.00	-9.71 -13.04
Globaltrans Investment	Грузовые перевозки	Россия	2.5	USD	15.70	+3.22 -7.65

стенское ралли в североамериканских железнодорожных бумагах довольно высоки. Если верить результатам опроса 50 крупнейших грузоотправителей, проведённого RBC Capital Markets, наступающий 2012 год

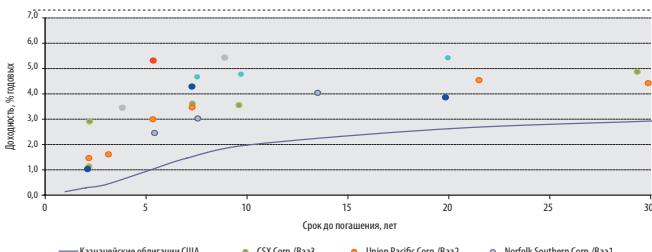
обещает быть удачным. Более половины опрошенных компаний ожидают роста тарифов и говорят при этом об увеличении объёма погрузки.

Подобно фондовому рынку, долговые бумаги завершили

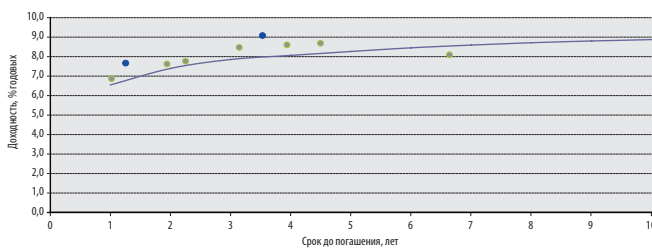
месяц почти без изменений. Российские облигации дешевели из-за дефицита ликвидности, однако рост доходности был относительно небольшим.

Яков Утин

Валютные облигации



Рублёвые облигации



ЕДИНАЯ ИНФОРМАЦИОННО-СПРАВОЧНАЯ «ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ» ДЛЯ РАБОТНИКОВ КОМПАНИИ

БЕСПЛАТНЫЕ ЗВОНКИ ИЗ ВСЕХ РЕГИОНОВ РОССИИ!

8 800 100 1520

С понедельника по субботу с 8.00 до 22.00 (мск) сотрудники «Горячей линии» принимают обращения работников ОАО «РЖД»





Ситуация

# Виртуальные соседи

При продаже электронных билетов никто внакладе не остаётся

К нам в редакцию пришло письмо: «Уважаемый «Гудок»! Я часто езжу по стране на поездах. И вот какое дело: места, на которые проданы билеты, но по каким-то причинам они оказались незанятыми, проводники нередко используют по своему усмотрению. Они перевозят на этих полках продукты и даже мебель. При этом они не спрашивают, нравится это другим пассажирам или нет. Если хотите, проверьте. С уважением, Дмитрий Смирнов, г. Уфа».

Конечно же, мы решили проверить. И отправили в кассу ближайшего вокзала своего корреспондента. А вот что было дальше....

Я поехала в город Балашов поездом № 379, который отправлялся с Павелецкого вокзала. В купе соседей при отправке не оказалось. Проводница сообщила, что они купили электронные билеты и не пришли. По её словам, обычное в общем-то дело. Специалисты различных коммерческих структур (она их всех называет «менеджерами») часто приобретают электронные билеты туда и обратно, а потом предъявляют в свою бухгалтерию. Там их оплачивают, естественно, выдают и деньги на командировочные расходы. Получается хорошая прибавка к зарплате. И дополнительный выходной. А проблемы, для которых нужна командировка, обычно решаются с помощью телефона или электронного почты.

«А почему не покупают билеты на самолёт?» – спросила я. Мне пояснили, что к электронному билету на самолёт нужно приложить ещё и посадочный талон, только тогда он будет действителен.

– А разве нельзя купить в кассе билет? – не отставала я со своими вопросами.

– Можно, – ответила проводница. – Только обычно менеджеры всё делают по Интернету. Из десяти электронных пассажиров, как правило, три-четыре не приходят.

– Вот это да! – невольно вырвалось у меня. – Какие убытки...

На это она многозначительно ответила: «Кому как...» – и ушла. Я подумала: действительно, какие убытки – билеты ведь оплачены. А потом обрадовалась: буду ехать в купе одна!



ФОТО: ИТАР-ТАСС

Электронный билет ещё не гарантия спокойной и комфортной поездки

Но вдруг показалось, что рано радуюсь. Я догнала проводницу в коридоре и спросила: а если электронные пассажиры вдруг решат всё же сесть на какой-нибудь станции? Ведь билет действителен на весь маршрут.

– Не бойсь, девка, – подмигнула мне по-свойски она, – не сядут.

Я, обрадованная, ушла к себе в купе. Но предчувствие не обмануло. На первой же станции в купе зашёл мужчина с узелком в руке.

– Вы электронный пассажир? – спросила я.

– Нет, я натуральный, – ответил он серьёзно.

Проводница ему указала место напротив моего, а меня завила, что мужчина приставать ко мне не будет. И, не дав мне опомниться, попросила большой свет не включать, чтобы не раздражать соседа: «Хватит вам, девушка, и лампочки у изголовья». Тут подошли ещё двое мужчин с упакованной мебелью, которую сложили на верхние полки, заняв и то место, где должны находиться матрацы и одеяла.

– Как в товарняке, – заметил пассажир напротив, – но

ничего, как-нибудь перекантуемся. Я догнала проводницу в коридоре и спросила: а если электронные пассажиры вдруг решат всё же сесть на какой-нибудь станции? Ведь билет действителен на весь маршрут.

– Не бойсь, девка, – подмигнула мне по-свойски она, – не сядут.

Я, обрадованная, ушла к себе в купе. Но предчувствие не обмануло. На первой же станции в купе зашёл мужчина с узелком в руке.

– Вы электронный пассажир? – спросила я.

– Нет, я натуральный, – ответил он серьёзно.

Проводница ему указала место напротив моего, а меня завила, что мужчина приставать ко мне не будет. И, не дав мне опомниться, попросила большой свет не включать, чтобы не раздражать соседа: «Хватит вам, девушка, и лампочки у изголовья». Тут подошли ещё двое мужчин с упакованной мебелью, которую сложили на верхние полки, заняв и то место, где должны находиться матрацы и одеяла.

– Как в товарняке, – заметил пассажир напротив, – но

Тут в купе пришла проводница и принесла ему чай.

Он к её пакету добавил ещё четыре, которые извлёк из своего узелка, и начал пить чай, громко прихлебывая и тяжело вздыхая. Но недолго. Потому что ему снова позвонили – поздравили с отсидкой. Кричали в трубку, что его ждут, скушают, даже испекли пирог с рыбой.

Всё остальное время мой сосед провёл в разговорах по телефону, содержание которых привести

Проводница попросила большой свет не включать, чтобы не раздражать соседа: «Хватит вам, девушка, и лампочки у изголовья»

С чистого листа. Но сначала к маме, паспорт сделаю».

«У него даже нет паспорта», – пронеслось у меня в голове.

– Вы без паспорта купили билет и сели в поезд? – спросила я с недоверием, когда он наконец положил трубку на стол.

– А вас это удивляет? – ответил он вопросом на вопрос.

– Вообще-то, да.

– Эх, кто бы меня удивил, – произнёс он. – Будет, будет у меня паспорт, всё будет.

не берусь, поскольку они состояли в основном из нецензурной лексики.

Я пошла по поезду искать проводницу, но её нигде не было.

Уже под утро, когда сосед сошёл с поезда с узелком под мышкой, думала, вздремну. Но в моё купе проводники занесли ещё какие-то ящики, а место напротив занял другой мужчина в рваной ушанке. Он, свернувшись калачиком, тут же уснул на полке прямо в обуви.

Наша консультация

## Родина платит

Льготы на проезд устанавливаются внутригосударственными правилами

– Я участник Великой Отечественной войны, инвалид второй группы. Один раз в два года езжу в Россию с Украины. И что интересно: когда еду в Москву со станции Черновцы, мне дают бесплатный билет на проезд в купейном вагоне, включая и постельное бельё. Когда же возвращаюсь обратно, в Москве приходится доплачивать и за проезд в купейном вагоне, и за постель. Объясните, почему РЖД возят нас бесплатно только в плацкартных вагонах и при этом мы ещё платим за постельное бельё?

Кирилл Котельников  
Черновцы, Украина

– Уважаемый Кирилл Павлович! В соответствии со статьёй 2 Соглашения о взаимном признании прав льготного проезда для инвалидов и участников Великой Отечественной войны, а также лиц, приравненных к ним, всем им предоставляется право льготного проезда железнодорожным транспортом по территориям государств – участников Соглашения.

В международном сообщении со странами Содружества Независимых Государств (СНГ) и Балтии стоимость проезда рассчитывается по межгосударственному пассажирскому тарифу. При этом проездные документы, выданные с учётом внутренних скидок и льгот, оформляются в направлении «туда» и «обратно» только билетными кассами железной дороги страны, предоставляющей эти скидки и льготы.

С августа 2006 года на основании распоряжения ОАО «РЖД» при оформлении проездных документов в купейные вагоны и вагоны СВ (люкс) всех поездов формирования ОАО «РЖД», курсирующих во внутригосударственном и международном сообщении со странами СНГ и Балтии (кроме поездов с номерами 800–899 и 7000–7099), оплата комплекта постельного белья входит в стоимость проездного документа.

При проезде в плацкартных вагонах всех категорий поездов формирования ОАО «РЖД» (кроме поездов 800-й нумерации) стоимость комплекта постельного белья по желанию пассажира взыскивается при



ФОТО: ИТАР-ТАСС

оформлении проездного документа в билетной кассе или непосредственно у проводника.

При оформлении проездных документов во все вагоны пассажирских поездов формирования «Укразлинии», Белорусской и Молдавской железных дорог (на основании указаний руководства этих дорог) автоматически взимается стоимость за услугу пользования комплектом постельного белья.

По фактам, указанным в вашем обращении, проведено служебное расследование. Установлено, что в билетных кассах ОАО «ФПК» на ваше имя были оформлены льготные проездные документы: в плацкартный вагон фирменного поезда № 601 (формирования ОАО «ФПК») по маршруту Рыбинск – Москва с оплатой стоимости постельных принадлежностей (в размере 92 руб. 20 коп.) и в купейный вагон поезда № 141 (формирования Львовской железной дороги Украины) по маршруту Москва – Черновцы с оплатой стоимости постельных принадлежностей (в размере 50 руб. 80 коп.).

Право бесплатного пользования комплектом постельного белья – это льгота, предоставляемая вам на основании внутригосударственных правил реализации указанного права вам необходимо было оформить проездные документы на обратный выезд непосредственно в билетных кассах Украины.

Нарушений в порядке оформления на ваше имя льготных проездных документов в билетных кассах ОАО «ФПК» не было.

С уважением,  
**АНЖЕЛА САЛУКВАДЗЕ**,  
начальник управления  
организации продаж  
ОАО «ФПК»

## Благодарность

### С заботой по пути

Не так давно довелось ехать поездом № 311 Воркута – Новороссийск от станции Микунь до Пензы. Полтора суток пути пролетели незаметно, а всё благодаря проводникам нашего четвёртого вагона Павлу и Варваре Анненковым. Частенько приходится ездить по службе на поездах, а потому могу сравнить и оценить работу этой поездной бригады, которая заслуживает самой высокой оценки. Люди они доброжелательные, приветливые, а главное – специалисты отменные, любящие и знающие своё дело. Несмотря на то что вагон далеко не новый, в нём было чисто и уютно, потому что наши проводники постоянно следили за порядком, всё время что-то чистили, протирали, убирали, естественно, не в ущерб пассажирам. Ночью стало прохладно – тотчас же наши добрые хозяева, смею их так называть, включили подогрев, днём жарко – и они, не дожидаясь просьбы пассажиров, включали кондиционер на нужную температуру. Кипяточек – круглые сутки, кофе, кондитерские изделия – пожалуйста, к вашим услугам. Такое внимание и заботу не часто встретишь.

Каждый пассажир ощутил на себе внимание этой замечательной поездной бригады. Пожилым они помогали носить вещи в вагон, с пониманием относились ко всем их просьбам и пожеланиям, расшалившихся малышей по доброму успокаивали. В общем, доехал до Пензы с комфортом, в чистоте и приятной обстановке, за что хочу выразить свою искреннюю благодарность и признательность проводникам Анненковым. Так держать!

**СЕРГЕЙ ЯЛИЧЕНКО**  
Уфа

## Обратная связь

## Дело в краске

Вагоны подновляют по истечении гарантийного срока



ФОТО: АНЖЕЛА САЛУКВАДЗЕ

– Когда работал составителем поездов на станции Курдюм, где находится покрасочный центр, не раз приходилось наблюдать, как перекрашивают вагоны. Ладно бы, старые, облупленные, но ведь смотришь, вроде бы чистенький и почти новенький вагон, а его опять обновляют. Были, например, у нас фирменные вагоны «Саратов», «Волгоград», «Родина-мать», которые в своё время красили итальянцы. Потом их перекрасили по новой. Но так ли уж это необходимо, ведь это деньги, и немалые?

**ПАВЕЛ МАРКЕЛОВ**  
(ФАМИЛИЯ ИЗМЕНЕНА)

– На балансе Приволжского филиала ОАО «ФПК» находится дробеструйно-окрасочный комплекс пункта подготовки вагонов к перевозкам, базирующийся на станции Курдюм. Здесь производится окраска пассажирских вагонов.

Покрасят – и будет как новенький

Все вагоны, прошедшие окраску в таких комплексах в условиях вагоноремонтных и вагоностроительных заводов, имеют гарантийные сроки на лакокрасочное покрытие кузовов вагонов, которые зависят от применяемых лакокрасочных материалов. Так, при применении алкидных материалов гарантия составляет 2–3 года, при применении материалов повышенной долговечности – 5–6 лет. На все вагоны, поступающие на дробеструйно-окрасочный комплекс, составляется дефектная ведомость с указанием гарантийных сроков. Лакокрасочное покрытие вагонов, не выдержавших гарантийные сроки, восстанавливается за счёт организации, производившей покраску.

**ВАЛЕРИЙ ЖЕЛЕЗНОВ**,  
начальник Приволжского филиала ОАО «ФПК»

## Разъяснение

## Деньги врозь

Надбавка к заработной плате зависит от стажа работы и районного коэффициента

– Наш город Железногорск-Илимский Иркутской области, где я живу и работаю, приравнен к районам Крайнего Севера. Но вот зарплата что у нас, что в Иркутске, где этот коэффициент ниже, одинакова. Как такое может быть?

**ИВАН ФРОЛОВ**

– В Положении о корпоративной системе оплаты труда, пункт 7.2., сказано, что работникам филиалов ОАО «РЖД», расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, а также в южных районах Восточной Сибири и Дальнего Востока, выплачивается процентная надбавка к заработной плате за стаж работы в данных районах или местностях.

В соответствии с Перечнем районов с особыми климатическими условиями, размеров районных коэффициентов и надбавок за стаж работы в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях (утверждено распоряжением начальника дороги 9 июня 2011 года, № 8-8/248) в Железногорск-Илимском районный коэффициент составляет 1,6, северная надбавка – 1,5. В Иркутске эти цифры равны 1,3.

Что же касается заработной платы, то она начисляется в



ФОТО: ВАЛЕРИЙ АНДРОНОВ

Чем суровее климат, тем выше оплата труда

соответствии с Положением о корпоративной системе оплаты труда и не может быть одинаковой. Так, зарплата на станции Коршуниха-Ангарская (город Железногорск-Илимский) по всем ведущим профессиям выше заработной платы работников аналогичных производственных групп в Иркутске. Например, среднемесячная зарплата за 9 месяцев этого года у монтера пути в Иркутске составила 33647 руб., а у его коллеги из Железногорска-Илимского – 38434 руб. Электромеханик СЦБ в Иркутске получил 46230 руб., в то время как такой же специалист из Железногорска

заработал 51905 руб. На три тысячи больше зарплата за этот период и у железнодорожника-электромонтера контактной сети, нежелезнодорожника из иркутского колледжа.

Поскольку обратившийся в «Гудок» не указал ни свою должность и профессию, ни структурное подразделение, более конкретно ответить на вопрос и дать сравнительную характеристику невозможно.

**НИКОЛАЙ МИХАЛЬЧУК**,  
и.о. начальника службы  
организации и оплаты труда  
Восточно-Сибирской  
железнодорожной



ПРОЕКТ

# Инвестиции в здоровье

В Нижегородской области открылся спорткомплекс, построенный с участием средств НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ»

Для посёлка в Нижегородской области со звучным названием Красные Баки открытие физкультурно-оздоровительного комплекса стало большим событием.

Таких рабочих посёлков в России превеликое множество: население не превышает десятка тысяч, большинство жителей работают на одном-двух предприятиях, типовые пятиэтажки, Дом культуры, библиотека, стадион у школы, хорошо, если есть Дом быта. А тут вдруг за год с небольшим вырос спорткомплекс – красавец и гигант, вернее «Богатырь». Под одной крышей оказались multifunctionальный спортзал, крытая ледовая арена с искусственным льдом, комплекс бассейнов, залы для занятий настольным теннисом, аэробикой и атлетической гимнастикой, а ещё кинозал, кафе, боулинг, бильярд – общая площадь этого дворца физкультуры, спорта и досуга составила более 11 тыс. кв. м. Потому открытие спорткомплекса для краснобакинцев было событием явно незаурядным. Неслучайно местные жители вопреки морозцу задолго собрались у «Богатыря» с воздушными шарами в ожидании прибытия гостей и начала церемонии открытия.

На торжество приехали губернатор Нижегородской области Валерий Шанцев и руководители организаций, благодаря финансовому участию которых стало возможно грандиозное строительство, – НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ», ЗАО «Лидер», НПФ «Промагрофонд» и других партнёров.

Для самой области событие это тоже не было рядовым – здесь впервые в стране реализуется проект государственно-частного партнёрства в социальной сфере на основе концессионного соглашения – вовлечения частного сектора в эффективное управление государственной собственностью или в оказание услуг. То есть спорткомплекс принадлежит области, но прибыль от его эксплуатации порядка 20 лет будут получать инвесторы, которые вкладывались в строительство и оснащение объекта.

«Богатырь» в Красных Баках – третий успешно сданный в рамках концессионного соглашения физкультурно-оздоровительный комплекс. Официально принимая его у строителей, Валерий Шанцев отметил: «Очередной объект сдан, и я хочу поблагодарить компанию «Волга-Спорт» за профессиональное исполнение своих обязательств: работы по строительству физкультурно-оздоровительных комплексов начались 23 октября 2010 года, а уже сегодня мы принимаем готовые объекты. Вскоре на базе комплекса будет открыта детско-юношеская спортивная школа».

В целом же в рамках губернаторской программы строительства подобных комплексов в области с 2006 года появилось уже порядка 20 объектов. И до 2015-го в каждом районе Нижегородской области, а также по два в каждом районе Нижнего Новгорода будет свой «Богатырь». В администрации региона констатируют: в районах, где расположены физкультурно-оздоровительные комплексы, охват детей занятиями спортом увеличился в полтора раза, а подростковая преступность снизилась вдвое. Кроме того, каждый такой объект даёт 147 рабочих мест, в том числе для молодых специалистов.

Призёров различных олимпиад и соревнований, которых приглашают в преподавательский состав спорткомплексов со всей страны, область обеспечивает не только работой, но и квартирами. На церемонии открытия в Красных Баках ключи от квартир молодым тренерам вручал легендарный теннисист Марат Сафин, которого жители посёлка ещё долго не отпускали – здоровались за руку, просили сфотографироваться, расписаться на любом подходящем клочке бумаги.



ФОТО: ОЛГА КИРИЛОВА

Первыми посетителями нового спорткомплекса стали, конечно, дети

А затем была экскурсия по комплексу. Светлое здание, много зеркал и ребятни – занятия детских секций здесь запустили, не дожидаясь торжественной церемонии сдачи объекта губернатору и инвесторам. Больше всего дети были в восторге от бассейна: раньше ближайший аквапарк располагался в трёх часах езды – в Нижнем Новгороде, сейчас же в местном спорткомплексе появились не только 25-метровые дорожки для заплывов, но и бассейн со сложной конфигурацией чаши и горками.

потребности людей с ограниченными возможностями – внутри здания и снаружи есть пандусы, удобные спуски, можно свободно попасть и в кафе, и в душевые. Рядом с комплексом расположено футбольное поле с искусственным покрытием, которое наверняка облюбуют любители футбола, причём не только из посёлка, но и окрестных сёл и деревень Краснобакинского района. Загрузку физкультурно-оздоровительному комплексу, где можно культивировать более 50 видов спорта, организаторы проекта обещают полную. – Сегмент инфраструктурных проектов является перспективным для инвестирования пенсионных активов, поскольку такие проекты отвечают необходимым

В районах, где расположены физкультурно-оздоровительные комплексы, охват детей занятиями спортом увеличился в полтора раза, а подростковая преступность снизилась вдвое

Мальчишки гоняли шайбу, в зале шёл урок гимнастики для девочек. «Здесь очень интересно, и мне здесь всё очень-очень нравится. Можно заниматься в чистом и красивом зале у отличных преподавателей», – удалось на ходу взять комментарий у одной из первых посетительниц комплекса Анастасии. Для самых маленьких в кинозале запустили бесплатный показ мультфильмов про богатырей. Чтобы спортивными сооружениями могли пользоваться как можно больше людей, в 2010 году в регионе были внесены изменения в закон «О физической культуре и спорте в Нижегородской области». Так что сегодня правом бесплатно посещать физкультурно-оздоровительные комплексы обладают дети до 8 лет, сироты, члены малообеспеченных и многодетных семей, ветераны Великой Отечественной войны и боевых действий, неработающие пенсионеры, инвалиды, призёры Олимпийских, Паралимпийских и Сурдолимпийских игр. Кстати, при строительстве комплекса учитывались

требованиям НПФ в вопросах доходности и, главное, гарантии сохранности вложенных средств, – отмечает исполнительный директор НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» Елена Сухорукова. – С другой стороны, результат таких вложений уже сейчас может приносить пользу гражданам, и очевидный тому пример – уже построенные физкультурно-оздоровительные комплексы. Как и основной партнёр нашего фонда – компания «Российские железные дороги» – мы стараемся прилагать максимальные усилия для развития сегмента инфраструктурных проектов как эффективного направления для долгосрочного инвестирования пенсионных денег. Участие же фонда в строительстве спорткомплексов, помимо обеспечения доходности на счетах наших клиентов, позволяет на деле принимать участие в повышении качества жизни населения и содействовать реализации социальной политики руководства региона. Мы за активный и здоровый образ жизни в любом возрасте!

Юлия Корчагина

Инициатива

## Чистота кадров

Минкультуры решит, какое кино нужно народу

Министерство культуры предлагает запретить показ фильмов, в которых присутствует намёк на пропаганду какого-либо социального порока.

Новый регламент министерства устанавливает правила и критерии оценки картины. Согласно документу, зрители не смогут легально посмотреть фильм, если сотрудник ведомства обнаружит в ленте запрещённое содержание. Основанием для отказа в прокатном разрешении могут стать сцены, призывающие зрителя к насилию, употреблению и распространению наркотиков, терроризму.

Решение о запрете картины будет единолично принимать уполномоченный сотрудник министерства. В его обязанности войдёт просмотр картины и последующее экспертное заключение – разрешить или запретить. Генеральный директор кинокомпании «Парамир» Юрий Бобров считает, что введение новых стандартов – populistское предложение. «Часто режиссёру просто не обойтись без яркого злодея: он обосновывает запрещённые к показу социальные пороки художественной необходимостью», – пояснил Юрий Бобров.

Если законопроект с жесточайшими положениями будет принят, то отечественный кинопрокат может лишиться множества остросоциальных

шедевров: такое кино непорочным не бывает. Зависеть это будет от того, кто будет принимать решение о запрете или выдаче прокатного удостоверения. «Поэтому лучше, чтобы картину оценивала экспертная группа из представителей различных сфер, чем один чиновник», – говорит Бобров.

Директор Государственного центрального музея кино Наум Клейман считает, что экспертные советы могли бы дать объективную оценку картине и помогли избежать крайностей, но только при условии, что в эти советы будут входить разные эксперты, в том числе из негосударственных структур. Между тем возможность получить коллегияльную оценку картины предусмотрена составителями проекта. Получив отказ чиновника, желающий получить прокатное удостоверение может обратиться к министерской группе экспертов, состоящей из психологов, лингвистов, культурологов и других специалистов.

Культуролог Алексей Чадаев считает, что для успешной «профилактики» кинопроката оценивать фильмы должны исключительно профессионалы, люди вне коррупционного влияния. «Но общество должно идти по пути самоорганизации, а не отдавать чистоту и нравственность кино на откуп государству».

Павел Миронов

История

## Записанному верить

Воспоминания железнодорожников попадут во Всероссийский видеоархив



ФОТО: ИРИНА КОЗЛОВА

Всероссийский проект «Наша общая Победа», целью которого является сбор видеоархива с комментариями участников и свидетелей Великой Отечественной войны, решил обратиться к ветеранам железнодорожникам.

«Через несколько лет наши дети смогут изучать историю тех героических лет только по учебникам. Видеоархив же позволит сохранить для истории «живые» воспоминания представителей уходящего поколения: их чувства, боль, страх, горечь утраты и несравнимую радость от долгожданного слова «победа», – рассказывает куратор проекта «Наша общая Победа» от Росмолодёжи Татьяна Миронова.

Проект реализуется почти год и собрал уже более 12 тыс. воспоминаний ветеранов. Видеоархив делают волонтеры, а затем сами загружают на сайт или отправляют в Росмолодёжь. Результат работы затем передадут в Государственный архив и разместят в Интернете. Правда, сетуют в ведомстве, добровольцев пока слишком мало, и мечтают о том, что каждый гражданин страны запишет интервью хотя бы с одним ветераном.

Впрочем, проект постоянно развивается: недавно обновился сайт 41-45.ru, расширилась география – сейчас это 70 регионов России и 10–12 стран СНГ и Европы. Активно включились в работу Российская академия наук и Российский комитет ветеранов войны и военной службы. Группа историков из РАН просматривает видео, распределяет по родам войска, фронтам и другим параметрам, и сюжет появляется на сайте без купюр. «Мы выкладываем историю, какой бы она ни была, а расставлять приоритеты и делать вы-

Знаменитой Елене Чухнюк есть что рассказать потомкам

воды – это мы решили оставить потомкам», – поясняет Татьяна Миронова.

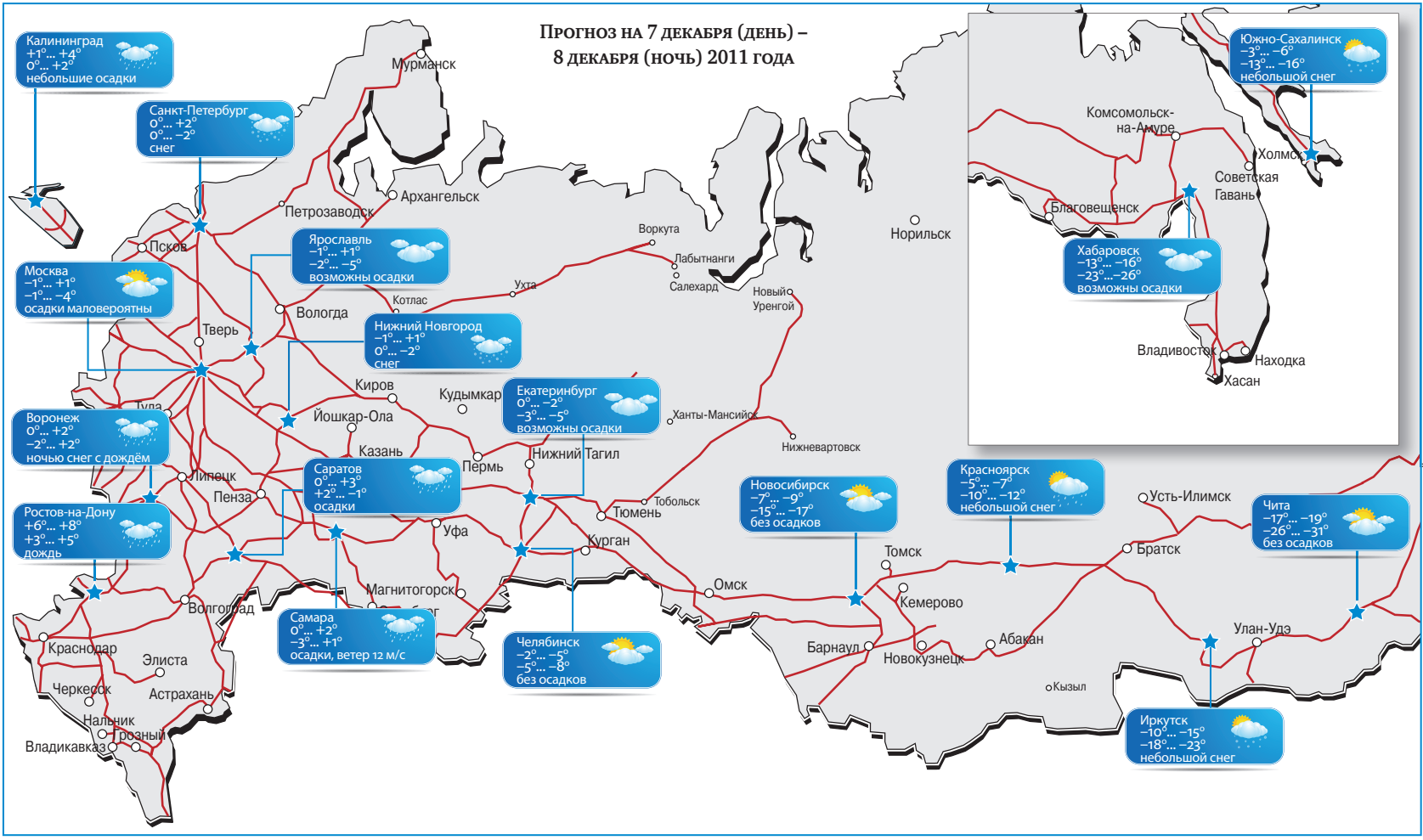
Потомки и сами не чужие в собрании видеохроники. «Мы в проекте год, за это время к нам присоединилось 20 регионов и удалось записать около 4 тыс. роликов, – рассказал руководитель программы «Твой фильм о войне» молодёжного движения «Сталь», созданного в рамках проекта «Наша общая Победа», Алексей Черничкин. – Важность и ценность такой работы огромна как для ветеранов, так и для молодёжи, которая общается с «живой историей». Помимо всего прочего, мы проводим встречи с ветеранами и пытаемся как-то им помочь».

Сейчас руководители проекта начинают тесное взаимодействие с советами ветеранов: уже ведётся работа с бывшими работниками ФСБ, в планах – переговоры с железнодорожниками и строителями.

По словам председателя Центрального совета совета ветеранов железнодорожного транспорта Николая Грома, отраслевики с радостью откликнутся на предложение: «Воспоминания всегда важны, воспоминания ветеранов Великой Отечественной – вдвойне. У нас в совете есть и бывшие министры, и руководители, внесшие свой вклад в строительство железной дороги, и фронтовики, и работники тыла. У нас есть удивительная женщина Елена Чухнюк, которая работала старшим машинистом и подвозила на передовую боеприпасы, за что Иосиф Сталин присвоил ей звание «Герой Социалистического Труда». Поэтому мы готовы сотрудничать».

Юлия Корчагина

Погода



ПО ДАННЫМ СЛУЖБЫ ГИДРОМЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ПУТИ И СООБЩЕНИЯМИ ОРО-УРАЛ



Исследование

Концентрация науки

В НЕБОЛЬШИХ РЕГИОНАХ ЧАЩЕ ПОЛУЧАЮТ ПАТЕНТЫ НА ИЗОБРЕТЕНИЯ

СПЕЦИАЛИСТЫ ЦЕНТРА ИССЛЕДОВАНИЙ РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ СОСТАВИЛИ РЕЙТИНГ ИННОВАЦИОННОЙ АКТИВНОСТИ В НАШЕЙ СТРАНЕ.

Как сообщил директор этого центра Юрий Корчагин, отечественная наука в основном сосредоточена в крупных и нескольких средних городах и их агломерациях. Так, в Москве и прилегающих к ней областях в этом секторе трудятся 46% от всех 820 тыс. человек, занятых в науке и опытно-конструкторских разработках. В принципе такая высокая концентрация учёных в благоприятных для их деятельности условиях полезно сказывается на результатах труда, особенно в части венчурного бизнеса. Поэтому за рубежом и собирают исследователей вместе в силиконовых долинах. Однако в отечественных традиционных научных центрах (Москва, Санкт-Петербург, Новосибирск, Томск, Казань и др.) сотрудники академических институтов не занимаются прикладной



Передовые технологии активнее используют в крупных промышленных центрах

наукой, что снижает общую результативность исследований. Причём число активных в сфере инноваций организаций колеблется в нашей стране в пределах 9–10%, тогда как в европейских государствах этот показатель выше 20%.

По общему числу выданных патентов на полезные модели лидируют Москва и Санкт-Петербург, за ними Московская, Самарская, Челябинская, Свердловская, Нижегородская, Ростовская и Новосибирская области, Татарстан и Краснодарский край. Однако при пересчёте числа патентов на тысячу занятых в исследованиях в числе лидеров оказались Костромская, Белгородская, Брянская, Липецкая и Орловская области. Получается, что в небольших регионах исследователи и инженеры работают гораздо продуктивнее. Может быть, это объясняется высоким средним возрастом сотрудников академических институтов. В первой десятке регионов по использованию передовых производственных технологий значатся Москва, Нижегородская, Свердловская, Московская, Тульская, Тюменская, Самарская, Саратовская области, Башкортостан, Пермский край. Удивляет отсутствие в этом списке Санкт-Петербурга.

В целом же рейтинг подтверждает, что продуктивность исследований в традиционных научных центрах довольно низкая. Это неудивительно, ведь в прежние годы академическая наука не была предназначена для прикладных исследований и инновационной деятельности. В небольших регионах сейчас полезные модели патентуют в основном исследователи и конструкторы при крупных и средних производствах.

Андрей Стрельцов

Цифры и факты

21 млрд

руб. выделяют в ближайшие три года на развитие морской инфраструктуры российской части Арктики. Как сообщил на заседании Правительства РФ премьер-министр Владимир Путин, столь значительные средства пойдут на реализацию проектов на шельфе, расширение транспортной инфраструктуры, возрождение отечественного ледокольного флота и эксплуатацию Севморпути. Запланированы крупные научно-исследовательские программы, создаются центры спасения в экстренных ситуациях. Пройдёт так называемая «генеральная уборка» Арктики, будет создана система экологического и климатического мониторинга в регионе.

Наталья Курская

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 № Ф77-19219.

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

Главный редактор: Александр Ретинин

Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересалкин, Марина Волкова, Валерий Погорель (ответственный секретарь)

Выпускающие редакторы: Анна Зограф, Марина Малованова

Редакторы отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (наука), Юрий Сущиков (информации), Владимир Тихов (культуры и спорта), Яна Хазанкометова (социальной политики и психе), Алексей Чекалов (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Крайнов (макет)

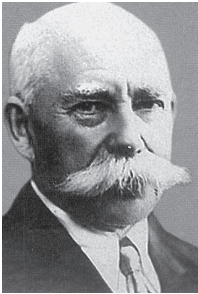
Советник главного редактора: Валентин Запевалов | Научный редактор: Анатолий Хадорковский

Номер вела Анна Зограф.

Великие железнодорожники

Путеец-почвенник

Министр учил студентов, сидел в тюрьме и был заядлым огородником



Инженера путей сообщения.

И тогда ему стало ясно: «Если уж есть на свете такие достойные люди, то и я от соперника от-ставать не намерен».

Александр Ливеровский родился в 1866 году в карельской глуши в семье учёного-агронома. Окончив Кронштадтскую гимназию, Александр учился в Петербургском университете, делал открытия в астрономии, получил степень кандидата математических наук, служил в артиллерии. А уж потом на его жизненном горизонте появился Петербургский институт инженеров путей сообщения.

Молодому инженеру повезло, по его собственному выражению, «начать и замкнуть» великий Транссиб. После окончания института ему довелось поработать на строительстве железных дорог Екатеринбург – Челябинск, Арзамас – Нижний Новгород, Кругобайкальской линии. Под его началом по берегам великого озера были проложены 12 тоннелей и сделаны четыре противообвальные галереи. Работы на участке завершились в 1904-м, на год раньше срока, благодаря новаторским технологиям этого талантливого специалиста. Александр Ливеровский впервые в транспортном строительстве развернул электростанцию. Это позволило не только вести работы круглосуточно, но и электрифицировать в тоннелях вентиляцию, бурение и откатку породы.

Работа с «мокрыми» участками и на Кругобайкальской линии, и на последней в цепи Транссиба Восточно-Амурской дороге, проложенной частично в условиях вечной мерзлоты, была сильной стороной инженера. Ливеровский говорил, что это благодаря отцу. Это у него Александр учился когда-то искусству отводить воду дренажными лотками, чтобы земля не «плакала». А затем разработал технологию возведения насыпи на болотах.



Один из проложенных под руководством Ливеровского тоннелей на Кругобайкальской линии

Ещё он был известен тем, что заботился о быте строителей всюду, где начинал работать. Первым делом создавал медицинскую службу с госпиталями, больницами и десятками фельдшерских пунктов.

В конце сооружения Восточно-Амурской дороги Ливеровский забил серебряный колыбель Транссиба, как начальник его строительства. Но на открытие самого последнего звена магистрали – крупнейшего в Старом Свете моста через Амур – он не приехал. К тому времени началась Первая мировая война, и враг отрезал многие выходы к морю. Ливеровский принял должность начальника управления строительства МПС и отдал приказ о прокладке железной дороги длиной 1142 км на Мурманск и замене узкой колеи на широкую на линии в Архангельск.

В марте 1917 года он был назначен товарищем (заместителем) министра путей сообщения. По просьбе Петроградского совета Ливеровский принял меры к тому, чтобы задержать наступление Корнилова, – именно он отдал приказ разобрать станции Дно и Новоскольные. За это мятежный генерал

пообещал его «первым повесить после занятия Петрограда».

Оказавшись вскоре в кресле министра, Ливеровский начал переводить железные дороги на сдельно-премиальную оплату труда, налаживать снабжение работников продовольствием, ограничивать вмешательство Союза железнодорожников в распорядительные дела администраций. Он был уверен: это путь выхода отрасли из кризиса...

...Министра арестовали 26 октября 1917 года в третьем часу ночи в Зимнем дворце. Вместе с другими министрами Временного правительства его вывели с поднятыми руками на площадь к грузовику и отвезли в тюрьму.

Его, инженера, менее всего волновала политика. Месяцем ранее он дал согласие руководить МПС, с ужасом наблюдая, как разваливается транспорт, и понимая, что государство на краю полного краха.

В тюрьму к Ливеровскому пришёл назначенный наркомом отрасли Марк Елизаров. Он добился освобождения бывшего министра и просил его вернуться к делам, а

Книжная полка

Морские дьяволы

Учёный разоблачает лжеромантику пиратства

Презентация двух книг на морскую тематику состоялась на XIII международной ярмарке интеллектуальной литературы NON-FICTION в Центральном доме художника.

Обе книги на ярмарке представил человек, не понаслышке знающий о том, что такое море и океан. Георгий Карпенко – действительный член Географического общества и ассоциации полярников России, капитан парусной яхты «Урания-2», совершившей экспедицию из Санкт-Петербурга в Антарктиду. Он отправился в кругосветку в 90-е годы.

– Мы с единомышленниками сделали своими руками яхту, – рассказывает Георгий.

– И на ней отправились в плавание. Нас поджидала масса трудностей, но все их стоило преодолеть, чтобы увидеть Антарктиду.

– Нас встретила бесконечная снежная даль, кое-где с нагромождением голубоватых льдов, – воочиённо вспоминает Карпенко. – Лёд покрыт снегом настолько плотным, что не оставляет следов. А когда шли по чистому льду, скрип под ногами эхом отдавался в его толще: под льдом – океан глубиной четыре тысячи метров. Непередаваемые ощущения!

Представляя новые книги о морских путешествиях, Карпенко отметил мужество их авторов. «Лучшие яхтенные

порты мира» написал один из самых известных яхтсменов мира Робин Нокс-Джонстон.

Это путеводитель по всем тем местам, где побывал автор, – Средиземноморью, Дальнему Востоку, Западному побережью США, Антарктике. Робин рассказывает о том, что будет интересно яхтсменам, в том числе о правилах швартовки, высоте приливов и отливов. Не забывает автор и о туристах, которым будет любопытно узнать о тонкостях путешествий на поезде, самолёте и на автомобиле.

Вторая книга – «Пиратство. Всемирная история». Это труд учёного, историка из шотландского Эдинбурга Энгуса Констама. В своей книге автор лишает пиратов романтиче-

ского ореола, который, по его мнению, появился благодаря таким героям, как Джек Воробей. Констам утверждает, что морские разбойники – самые что ни на есть настоящие преступники. Нередко их использовали морские державы в борьбе друг с другом. По мнению автора, пираты всегда находят себе оправдание. Морские разбойники, промышляющие в водах Индонезии и Филиппин, уверяют окружающих в том, что вынуждены заниматься пиратством из-за нищеты. Если они нападают на нефтяные платформы у берегов Западной Африки, то говорят, что выступают против ужасных условий жизни.

Евгения Заболотских

Криминал

Неудачный ход

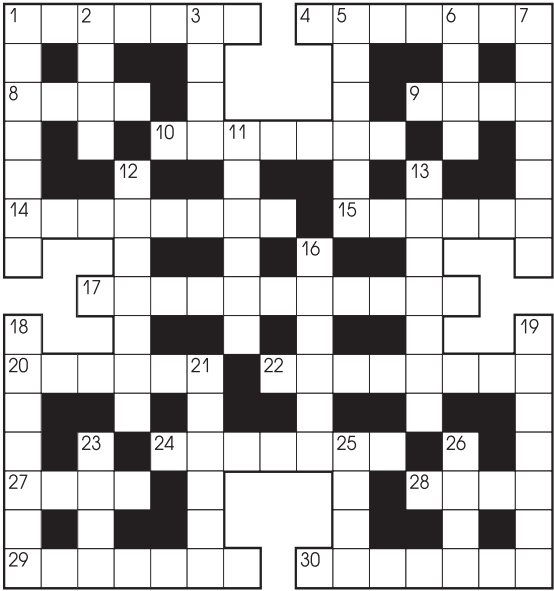
В Воронежской области судят вагонную торговку

Дело возбудили за попытку дачи взятки сотруднику транспортной полиции.

43-летняя жительница Воронежской области Галина Шпакова довольно давно вместе со своими знакомыми занималась незаконной предпринимательской деятельностью – предлагала пассажирам поездов пуховые изделия.

При этом разрешения на торговлю и проездных документов у женщины не было, а бизнесу всё время мешали полицейские, которые раз за разом ссаживали воронежских предпринимателей с поезда. Тогда Шпакова решила устранить преграду на пути к большой прибыли. Полицейскому, который усердствовал больше других, необходимо просто дать денег, решила она, и отправилась в его кабинет. Стала намекать, что готова платить за лояльность, а когда получила отказ, просто загнула в карман форменного кителя 1,5 тыс. руб. Полицейский денег не взял и сразу же сообщил о попытке дачи взятки своему руководству. Свою вину Шпакова полностью признала, расследование продолжается.

Елена Демиденко



Ответы на кроссворд за 6 декабря

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 5. Порода. 8. Автостоп. 9. Иероглиф. 10. Коршун. 12. Гнездо. 13. Заслуга. 14. Няня. 15. Лапта. 18. Бланк. 20. Мопед. 22. Амфир. 24. Гнев. 26. Кружево. 28. Телега. 30. Татами. 31. Шарлатан. 32. Катафалк. 33. Страда.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Кавказ. 2. Староста. 3. Стон. 4. Шпион. 5. Паразит. 6. Регион. 7. Движение. 11. Усущка. 12. Галоп. 16. Порка. 17. Ампула. 19. Ландшафт. 21. Препарат. 23. Молитва. 25. Втулка. 27. Опилки. 29. Гонки. 30. Тётя.

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

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

Выход в свет: 7 декабря 2011 года  
Номер: 224 (24944) | Тираж: 151732 экз.  
Время подписания по графику: 19.15  
Подписано в печать: 19.009  
Цена свободная  
Адрес редакции: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Отпечатано: ЗАО «Полиграфический комплекс «Секста М» | 143400 Московская обл., Крюковский район, п/о Крюковский-5, а/м «Батве», 23 км [Заказ № 11-12-00100] | Печатается в Москве, Астрахани, Барнауле, Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Казани, Калининграде, Кемерове, Кисловодске, Махачкале, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Оренбурге, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Солнечногорске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.