

## Карго Индекс

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

## 2. | Акция

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

## 7. | Общество

Воспоминания ветеранов-железнодорожников попадут во всероссийский видеоархив

7 декабря 2011 года [www.gudok.ru](http://www.gudok.ru)  
среда [www.gudok.info](http://www.gudok.info)  
№ 224 (24944) E-MAIL:[gudok@css-rzd.ru](mailto:gudok@css-rzd.ru)



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

## | От РЕДАКЦИИ

### Стационарные «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 движечников.

На одной из дорог Восточного полигона, где постоянно нарастает поездопоток, такими вагонами минувшим летом было занято 80 путей. Вместо поля для маневровой и стационарной 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 простоявшими 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 малодеятельным станциям, но эффект кратковременный – глоток 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 литьых 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 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» восьмови.

## 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.

## Зелёная концепция

На ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ УСИЛЯТ ОХРАНУ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ



Фото: Ирина Колоник

На заседании секции научно-технического совета ОАО «РЖД» учёные и специалисты отрасли обсудили концепцию развития природоохранной деятельности компании.

Как отметил старший вице-президент ОАО «РЖД» Валентин Гапонович, новый документ разработан в развитие принятой два года назад Экологической стратегии холдинга на перспективу до 2030 года.

Его главная задача – наладить оптимальное управление природоохранной деятельностью в условиях структурной реформы отрасли и организационного развития компании. Кроме того, в концепции отражены текущие и планируемые изменения законодательства в области охраны окружающей среды. Например, уже в будущем году плату за негативное воздействие на неё повысят в три раза, а в 2014 году штрафы за загрязнение воздуха выхлопными газами увеличат в 6 раз.

По оценке специалистов, если железнодорожники не примут решительных мер, то через пять лет экологические платежи

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 щеп, 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 Парнёр» 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 президентом компании.

АНДРЕЙ СТРЕЛЬЦОВ

## Блиц

### Сконцентрировали мощности

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



ставить в сторону. Сейчас показатели возвращаются на докризисный уровень.

На дороге по зимней технологии отремонтировано три перегон. 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 за- перегончили 22 октября. Дальше работы немного приостановили, поскольку резкие перепады температур могли привести к примерзанию разделительного слоя к рельсошпалльной

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 обь-

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 скрепления немецкой компании «Фоссле», которые вы применяете?

– Сначала были определены трудности. Осваивали новую для нас технологию, учились правильно собирать эти скрепления, укладывать. Учитывали каждый нюанс, чтобы не повредить их.

Собственно для обучения хватило одного перегона. Уже на втором перегоне вопросы по креплению практически не возникло.

БЕСЕДОВАЛ

Владимир Павлов

## 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 отрасли, 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.

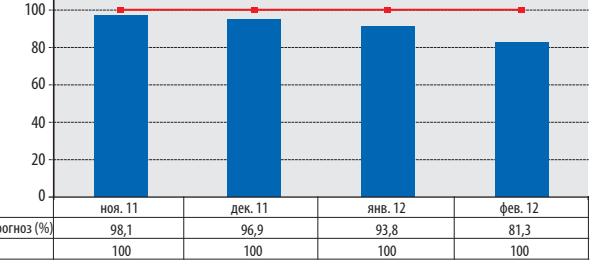
Впечатляющие результаты вновь не смогут продемонстрировать чёрная металлургия. В том числе в декабре ожидается снижение объёмов выпуска стали на 12,4% в годовом исчислении, в январе 2012 года – на 17,9%, а в феврале 2012-го – на 21,6%. В основном это связано с негативной тенденцией на мировом рынке чёрных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

> Окончание | 5

## В досье

ИНДЕКС-ПРОГНОЗ ГРУЗОВОЙ БАЗЫ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ (НОЯБРЬ 2011 ГОДА – ФЕВРАЛЬ 2012 ГОДА)



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

## 2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

7 декабря 2011 года

среда

№ 224 (24944)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

### Акция

#### Добро пожаловать в Париж



ФОТО: АЛЕКСАНДР ШИШКОВ

ПУЧКА БИЛЕТА ПО ИНТЕРНЕТУ ПРИНЕСЛА

ЕЛЕНА БОЛОТНОВА 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 фотофиниш. Восьмизначной цифре 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!

Счастливчика 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?! – восхлинула пассажирка, когда к ней направился 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! – восхлинула девушка, получив подарок – сертификат на два билета туда и обратно в купе первого класса международного поезда Москва – Берлин – Париж, начинаящего курсировать с 12 декабря.

Счастливой 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 вагонопрокидывателем и современными размораживающими 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 перегружочного 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



ВЧЕРА НА ПЕРЕГОНЕ ЛЕНА-ВОСТОЧНАЯ – ЧУДНИЧНЫЙ ВОСТОЧНО-СИБИРСКОЙ ДОРОГИ СОШЛИ С РЕЛЬСОВ 12 ВАГОНОВ ГРУЗОВОГО ПОЕЗДА.

ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ ПРЕВРАТИЛИ 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.

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 позволило им максимально наверстать время опоздания. О причинах ЧП пока не сообщается. К их выяснению приступила комиссия во главе с исполняющим обязанности начальника Восточно-Сибирской дороги Николаем Маклыгиним.

СЕРГЕЙ КЕЗ,  
СОБ. КОРР. «ГУДКА»  
ИРКУТСК

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 позволило им максимально наверстать время опоздания.

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

СЕРГЕЙ КЕЗ,  
СОБ. КОРР. «ГУДКА»  
ИРКУТСК

### Реконструкция

#### Последняя капля

ЖИЛОЙ РАЙОН И СТАНЦИЮ ИЗБАВИЛИ ОТ ГРУНТОВЫХ ВОД



На станции Белово Западно-Сибирской железной дороги реконструировали водоотводные сооружения.

В конце 90-х годов угольная шахта «Пионерка» в Беловском районе Кемеровской области была закрыта. Именно с этим специалисты ГУП «Гипротранспорт» 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 очищали водоотводы, чтобы местность хоть как-то осушилась.

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

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 стени вымостили железобетонными плитами.

Предполагается, что теперь уровень грунтовых вод снизится на полтора метра. Территория станции и прилегающие территории полностью осушатся. Также не будет затапливать 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 проплыval мимо места крушения «Булгарии», когда тамтонули люди.

Ранее во время допроса Александра Егорова сообщил, что видел только плотики с затонувшей «Булгарии», но не самим людям, а сигнал SOS не подавался. «Я увидел приближающийся теплоход «Арабелла», вышел с его капитаном на связь. Мы договорились, что «Арабелла» подойдёт к плотам и поможет людям, в случае необходимости привлечёт меня, скординировав мои действия. Не получив сигналов с «Арабелль» 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.

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 неписанный кодекс чести, согласно которому помочь 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 моментально».

Михаил Белый

### Решение

#### Костюм с кнопкой

Работники протестируют новое обмундирование

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

# ДЕЛОВАЯ СРЕДА

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 Ориховицы, Мездры и Старой Загоры не отшёл 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 выполнять 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 неоплаченная 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: АЛЕКСАНДР СОЛОТОК

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

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

Столичные власти поучаствовали 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-

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

**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,

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

Как считает ведущий эксперт УК «ФИНАМ Менеджмент» Дмитрий Барабанов, 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 установленный капитал МКЖД составляет 9,53 млн руб., а доли сторон равны (по 50%), то РЖД вносят деньги 4,765 млн руб. – именно в эту сумму был оценен 100%-прочный пакет ценных бумаг ОАО «Эпсилон». Вряд ли МКЖД будет как-то развивать этот актив», – полагает Дмитрий Барабанов.

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

ГУДОК

# 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 Лебедев, 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 прологом 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 высококлассную 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 окказать огромную помощь предприятиям в добывании вагонов. Но как это будет выглядеть в реальности? Какая структура этим будет заниматься? Ведь кому-то предстоит за всех добиваться, «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 Чилини», 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 Пятакова, коммерческий директор ЗАО «ЭК «СамараХЛБОПРОДУКТ»:**

– Настроаживают 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. Плучается такая картина: дорога делает полувагонную 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.

## ПОИСК АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ИСТОЧНИКОВ ЭНЕРГИИ ВОЗВРАЩАЕТ К УГЛЮ

**ТЕНДЕНЦИЯ НА УВЕЛИЧЕНИЕ ОБЪЁМОВ ДОБЫЧИ И ВЫВОЗА ЗА РУБЕЖ СОХРАНЯЕТСЯ. А ТАК КАК ПОЧТИ ВСЕЙ ОБЪЁМ ТРАНСПОРТИРУЕТСЯ ДО ПОРТОВ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ, ТО МОЖНО ОЖИДАТЬ УВЕЛИЧЕНИЯ ДОХОДОВ РЖД. ПРИ ЭТОМ РОСТ ТАРИФОВ НЕ ОТПУГНЁТ ГРУЗООТПРАВИТЕЛЕЙ, 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, Индия, 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 угля 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 сырьё прежде всего на экспорт

ожидается. 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 землетрясения, произошедших весной 2011 года, приостановила эксплуатацию АЭС, а дефицит энергии будет компенсироваться как раз использова-

нием генераторной 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 намерение 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 Транссиби на 30%, а РЖД – на 1,3%. Данная идея предполагала введение инве-

стива, 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 загружена, 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 единичный, 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: Михаил Синицын

**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 станции Усады-Окружные Московской железной дороги.**

ТЛЦ будет расположена 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. Предлагаемый объём инвестиций – \$134 млн. FESCO будет финансировать проект за счёт собственных, а также заемных средств, в том числе привлеченных в рамках ранее объявленного кредита Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР) на \$100 млн.

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

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, призывающего к станции Усады-Окружные.

Заместитель начальника управления коммерческой работы в сфере грузовых перевозок Центральной дирекции движения ОАО «РЖД» Александр Казанцев заявил «Гудку», что холдингу для согласования инфраструктурных технических условий по терминалам на проектам требуется предоставление от обладающих ими информации по объемам перевозок, которые они намерены принимать, и обоснование пропускной способности терминала.

Леонид Григорьев

## Интеграция

### Логистика через соседа

«Трансконтейнер» укрепил западное направление

**БЕЛАРУССКАЯ 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 Баскова, планируется сформировать единую терминальную инфраструктуру, обеспечить развитие производственных мощностей и внедрить современные ГТ-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 Михайлова, в соглашении оговоривается, 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 Кононов

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

«Контейнерные потоки цескообразно 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 – Малашевичи (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 территории России и Белоруссии в проекте «Пеко – 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 «Пеко – Ситроен» – компания GEFCO) остаётся недовольным таким сервисом, так как вынужден платить за простой контейнеров.

«

## 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 Набиулина.

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 Набиулина, 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



индекс выпуска в базовых отраслях, который Росстат публикует с запозданием в месяц, продолжает демонстрировать рост. По итогам октября его значение, рассчитанное по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года, составило 107,5% против 107,2% в сентябре.

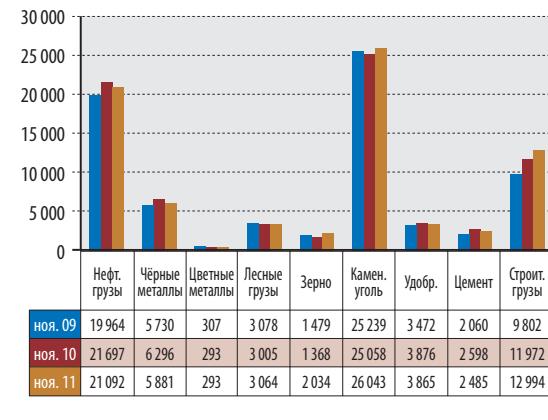
Ускорение темпов роста официального показателя связано с увеличением на фоне низкой базы минувшего года производства в сельском хозяйстве (рост в октябре на 51,8% по сравнению с тем же периодом 2010 года). На успехи в данном секторе указывает и обём погрузки зерна на сети российских железнодорожных дорог – рост по сравнению с тем же периодом предыдущего года в ноябре составил 48,7%. Впрочем, сами зерновики указывают на существующие проблемы с экспортом в текущем календарном году. «15 млн тонн зерна уже экспортировано. Будет ли выполнено то, что объявлено первым вице-премьером (Виктором Зубковым. – Ред.) – 18 млн тонн, – я сомневаюсь, вряд ли удастся 2,7 млн тонн за декабрь вывезти», – заявил гендиректор аналитической компании «ПроЖерно» Владимир Петриченко.

Положительное влияние на динамику Индекса выпуска

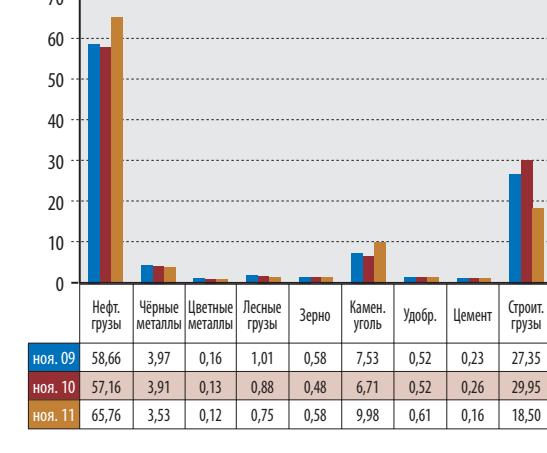
Сравнительный анализ динамики КАРГО-индекса и Индекса выпуска в базовых отраслях экономики (Росстат) по отношению к аналогичному периоду прошлого года, %



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).

Анализируя результаты, возможно, предмонстрируют 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 для 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

## Прогноз Института экономики РАН

Единицы измерения	Данные Росстата (факт)	Прогноз Института экономики РАН				
		Окт. 2011 г.	Ноябрь 2011 г.	Дек. 2011 г.	Янв. 2012 г.	Фев. 2012 г.
Первичная переработка нефти	млн тонн	21.7	21.0	21.8	21.7	19.7
Сталь	млн тонн	4.6	4.5	4.1	4.0	4.0
Пиломатериалы	тыс. куб. м	1,696,6	1,567,9	1,645,1	1,322,6	1,576,1
Уголь	млн тонн	30.8	31.0	31.9	29.1	24.6
Минеральные удобрения	тыс. тонн	1,496,0	1,575,6	1,628,4	1,711,9	1,426,6
Цемент	тыс. тонн	5,523,7	4,398,5	3,273,5	1,480,5	2,480,9
Конструкции и изделия сборные железобетонные	тыс. куб. м	2,152,2	2,087,2	1,993,3	1,564,0	1,616,3

Позитивные новости пришли только из США, где были опубликованы данные о старте рождественских распродаж. Они показали, что к потребителям возвращается оптимизм. Позднее последовали данные о снижении безработицы в США. Кроме того, шансы на рождественское ралли в североамериканских железнодорожных компаниях оправданы. Аналитики уверены, что погрузка зерна вновь вырастет, а цена на нефть вернётся к уровню лета 2010 года. Впрочем, в Европе и Японии ожидается снижение спроса на нефть из-за замедления экономики. Видимо, это и определило снижение индекса в ноябре.

Финансовый кризис, несмотря на то что он инициирован в США, затронул и Европу. Видимо, это и определило снижение индекса в ноябре.

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 начали всплыть в боковой тренд, а затем и вовсе начали падать. Аутсайдерами стали японские и европейские компании. Под серебряным 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 о снижении безработицы в США. Кроме того, шансы на рождественское ралли в североамериканских железнодорожных компаниях оправданы. Аналитики уверены, что погрузка зерна вновь вырастет, а цена на нефть вернётся к уровню лета 2010 года. Видимо, это и определило снижение индекса в ноябре.

Финансовый кризис, несмотря на то что он инициирован в США, затронул и Европу. Видимо, это и определило снижение индекса в ноябре.

Рублёвые облигации

Облигации Минфина РФ

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

Единая информационно-справочная «Горячая линия» для работников компаний

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»

Единая информационно-справочная «Горячая линия» для работников компаний

## 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 комендировка, обычно решаются с помощью телефона или электронной 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!



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 боись, девка, – подмигнула мне по-своей она, – не сидут.

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 заверила, 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, заняя и то место, где должны находиться матрасы и одеяла.

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

ничего, как-нибудь перекантуемся, не вевовать же здесь. Четыре часа осталось – а там воля!

После этих слов ему позвонили на мобильный телефон, и он начал принимать поздравления с... освобождением. «Погода ещё похожа у ментов под лупой», – сказал он в трубку, – а там, глядишь, и новую жизнь начнёшь.

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

Тут в купе пришла проводница и принесла ему чай.

Он к её пакетику 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, скучают, 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 моём 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.

Я встала, чтобы пойти искастить проводницу, но сверху вдруг чуть не на голову мне свалился ящик. То, что он про летел мимо, просто счастливый случай. Проводница, которую я всё же нашла, так сокрушилась об этом ящике, на котором было написано «Стол компьютерный», что меня попросту не заметили.

А потом новый пассажир по ведал мне бесхитростную историю о том, что его жена родила в райцентре. А он, «как и положено», это дело отметил. При этом пропил всю имеющуюся наличность и дублёнку. Друг одолжил ему свой пуховик и 150 руб. на дорогу. За эти деньги он договорился с проводницей, и вот сейчас едет домой.

Вскоре была моя станция. Я вышла, радясь, что путешествие благополучно закончилось. А проводница на правах хозяйки сокрушалась: «Что ж вы, девушка, даже чаю-то не попили». Но при этом она смотрела куда-то вбок. Искала в толпе на перроне желающих уехать. Электронные билеты до Тамбова оплачены – не пропадать же им.

Ольга Иженякова, спец. корр. «Гудка» Москва – Балашов

фото: Илья Головин

А потом новый пассажир по ведал мне бесхитростную историю о том, что его жена родила в райцентре. А он, «как и положено», это дело отметил. При этом пропил всю имеющуюся наличность и дублёнку. Друг одолжил ему свой пуховик и 150 руб. на дорогу. За эти деньги он договорился с проводницей, и вот сейчас едет домой.

Савгуста 2006 года на основании распоряжения ОАО «РЖД» при оформлении проездных документов в купейных вагонах и вагонах СВ (люкс) в всех поездах 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 взимается при

## 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, включили кондиционер на нужную температуру. Кипятёк – круглые сутки, кофе, кондитерские изделия – пожалуйста, к вашим услугам. Такое внимание и заботу не часто встречаешь.

Каждый пассажир ощущал на себе внимание этой замечательной поездной бригады. Пожилым они помогали заносить 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



– Когда работал составителем поездов на станции Курдюм, где находится по красочный центр, не раз приходилось наблюдать, как перекрашивают вагоны. Ладно, 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 штальянцы. 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-красочный 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 гарантитные сроки на лакокрасочное покрытие кузовов вагонов, которые зависят от применяемых лакокрасочных материалов. Так, при применении алкидных материалов гарантит составляет 2–3 года, при применении материалов повышенной долговечности – 5–6 лет. На все вагоны, поступающие на дробеструйно-красочный комплекс, составляется дефектная ведомость с указанием гарантитных сроков. Лакокрасочное покрытие вагонов, не выдержавших гарантитные 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, приписан 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», расположенным в районах Крайнего Севера и приравненным 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 Железногорске-Илимском районе 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: Юрий Головин

</

## 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 превелико 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 многофункциональный 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 успешный в рамках концессионного соглашения физкультурно-оздоровительный комплекс. Официально принял 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 куске бумаги.



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 заплылок, 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 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**

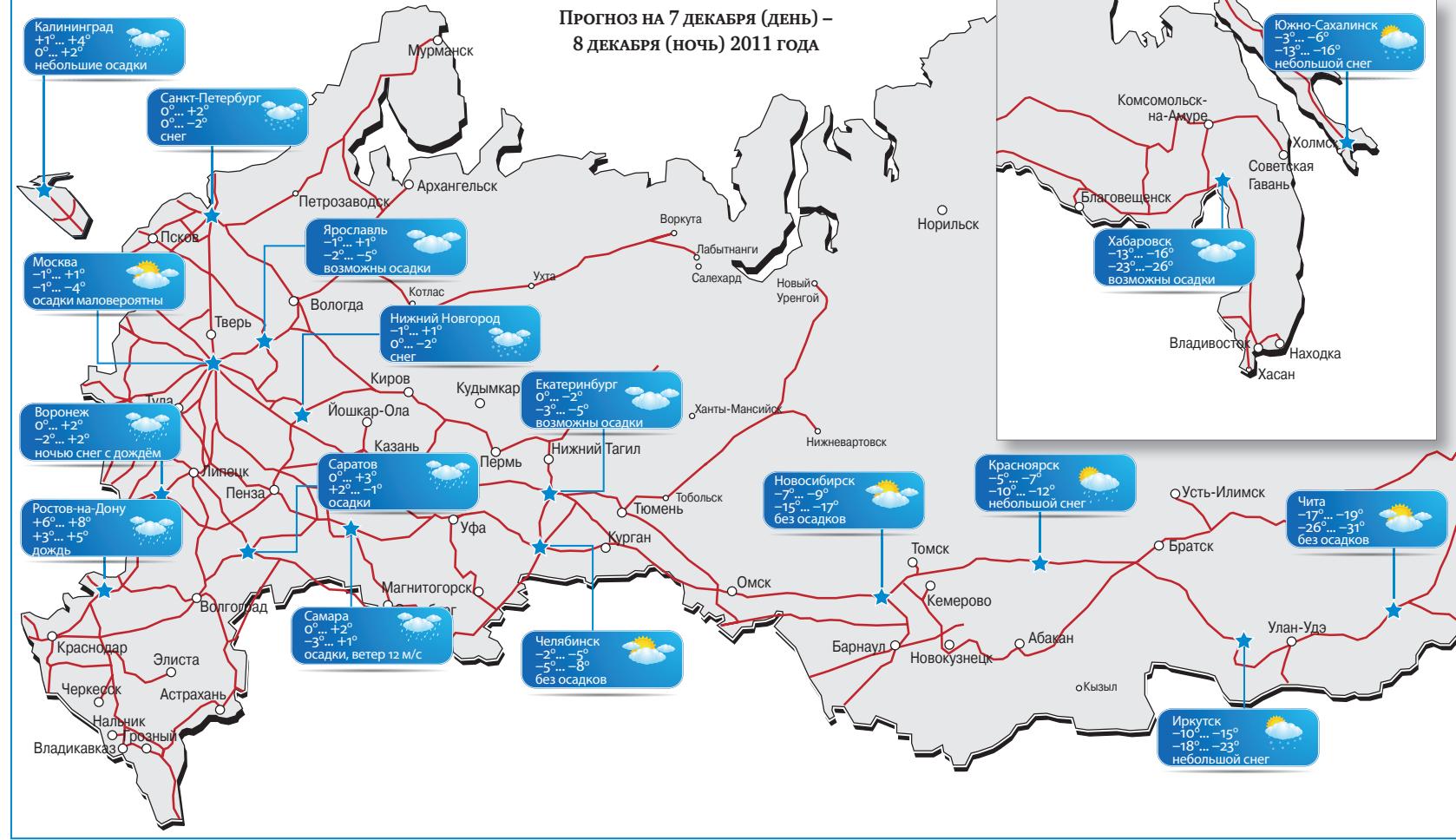
Мальчишки гоняли шайбу, в зале шёл урок гимнастики для девочек. «Здесь очень интересно, и мне здесь всё очень-очень нравится. Можно заниматься в чистом и красивом зале у отличных преподавателей», – удалось на ходу взять комментарий у одной из первых посетительниц комплекса Анастасии. Для самых маленьких 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 Сурдоолимпийских 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

## Погода



## 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.

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 по условиям, что в эти советы будут входить разные эксперты, в том числе из негосударственных структур. Между тем возможность получить коллегиальную оценку картины предполагается в документе, в котором говорится о том, что в случае обнаружения в ленте запрещённого содержания, картина должна быть отозвана из проката.

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 – популярное предложение. «Часто режиссёру просто не обойтись без яркого злодея: он обосновывает запрещённые к показу социальные пороки художественной необходимости», – пояснил Юрий Бобров.

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

ПАВЕЛ МИРОНОВ

## ИСТОРИЯ

## Записанному верить

ВОСПОМИНАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ ПОПАДУТ ВО ВСЕРОССИЙСКИЙ ВИДЕОАРХИВ



Знаменитой Елене Чухнук есть что рассказать потомкам

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

Потомки и сами не чужие в собрании видеоронников. «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 ветеранов железнодорожного транспорта Николая Грома, отраслевики с радостью отклинулись на предложение: «Вспоминания всегда важны, воспоминания ветеранов Великой Отечественной – двойные. 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 Чухнук, 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

# 8. | КАЛЕЙДОСКОП

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

7 декабря 2011 года

www.gudok.ru

среда

www.gudok.info

№ 224 (24944)

E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

## 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 полезна сказывается на результатах труда, особенно в части венчурного бизнеса. Поэтому за рубежом и собирают исследователей вместе в сибирских 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, Саратовская, Челябинская, Свердловская, Нижегородская, Ростовская и Новосибирская области, Татарстан и Краснодарский край.

Однако при пересчёте числа патентов на тысячу занятых в исследованиях 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. выделят в ближайшие три года на развитие морской инфраструктуры российской части Арктики.

Как сообщили 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 экстремальных ситуациях. Пройдёт так называемая «генеральная уборка» Арктики, будет создана система экологического и климатического мониторинга в регионе.

Наталия Курская

Главный редактор: Александр Репинин

Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересыпкин, Марина Волкова, Валерий Петровский (ответственный секретарь).

Выпускающие редакторы: Анна Григорьева, Марина Малошина

Редакторы отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Александр Рубцов (информационно-издательской работы транспорта), Андрей Стрельцов (науки), Юрий Сусловин (информации), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазиахметова (социальной политики и пишем), Алексей Чекалкин (литературы), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Краминов (макет)

Советник главного редактора: Валентин Заплевалов [Научный редактор: Анатолий Ходоровский]

Номер веда: Анна Зограф.

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетельство ПИ № ФС77-19219.

Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД». Ростропечать. Индекс 50019

http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info

E-mail: gudok@css-rzd.ru

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетельство ПИ № ФС77-19219.

Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД». Ростропечать. Индекс 50019

http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info

E-mail: gudok@css-rzd.ru

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетельство ПИ № ФС77-19219.

Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД». Ростропечать. Индекс 50019

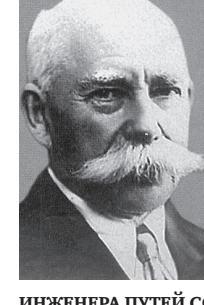
http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info

E-mail: gudok@css-rzd.ru

## ВЕЛИКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ

# Путеец-почвенник

Министр учил студентов, сидел в тюрьме и был заядлым огородником



Когда Александра Ливеровского спрашивали, почему тот выбрал делом жизни железную дорогу, он с улыбкой вспоминал: в детстве влюбился в учительницу, а та вышла замуж за инженера путей сообщения. И тогда ему стало ясно: «Если уж есть на свете такие достойные люди, то и я от соперника отставать не намерен».

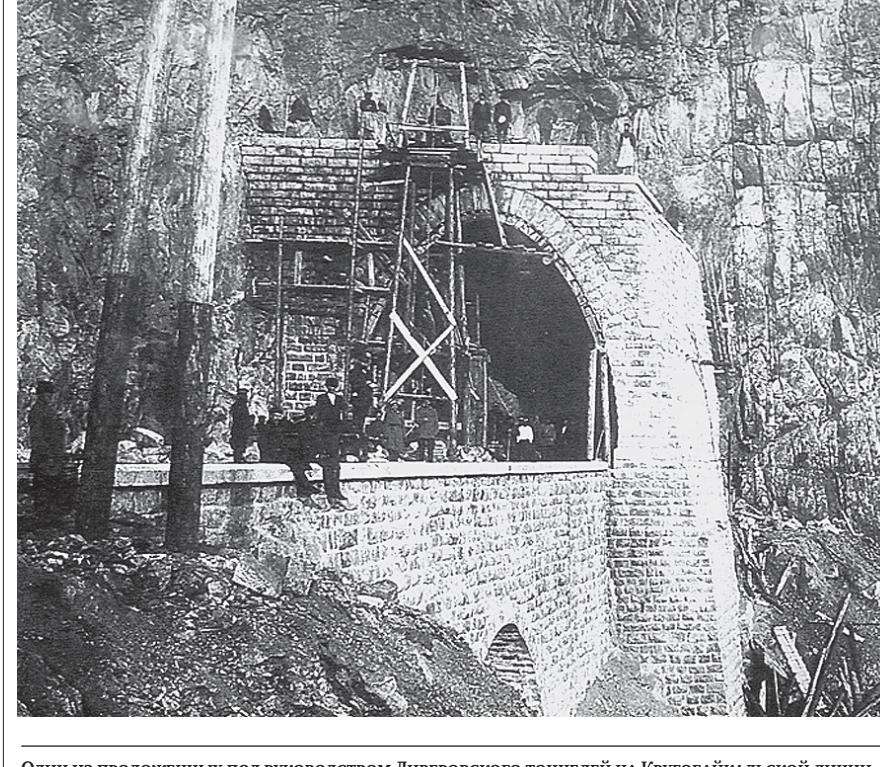
Александр Ливеровский родился в 1866 году в карельской глухи в семье учёного-агронома. окончив Кронштадтскую гимназию, Александр учился в Петербургском университете, делал открытия в астрономии, получив степень кандидата математических наук, служил в артиллерии. А уж потом на его жизненном горизонте 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 противоаварийные 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 круглогодично, но и электрифицировать в тоннелях вентиляцию, институтутию 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 новаторским технологиям этого талантливого специалиста. Александр Ливеровский впервые в транспортном строительстве развернул электростанцию. Это позволило не только вести работы круглогодично, но и электрифицировать в тоннелях вентиляцию, институтутию и откатку породы.

В конце сооружения Восточно-Амурской дороги Ливеровский забил серебряный костыль 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 Новосокольники. За это мятежный генерал



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 десантками фельдшерских пунктов.

В конце сооружения Восточно-Амурской дороги Ливеровский забил серебряный костыль 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 Новосокольники. За это мятежный генерал

пообщал его «первым повесить после занятия Петрограда».

Оказалвшись 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

точнее – стать техническим руководителем отрасли при новой власти. Однако нарком получил отказ. Страшное напряжение последних недель перед революцией большевиков, а затем и арест привели к тому, что Ливеровский чувствовал себя абсолютно разбитым. Бывший министр попросил отпуск, уехал в одну из южных губерний и там инкогнито занялся… крестьянским трудом. Может быть, снова вспомнил добрые советы отца-агронома?

В тех местах, где Ливеровский оказался после революции, власть не раз переходила из рук в руки. Но этот немолодой уже человек работал истопником, огородником и не привёл к себе внимания враждующих сторон.

К делам его попросили вернуться в 1922 году. Сначала он консультировал работников железных дорог Кавказа. По поручению Феликса Дзержинского вёл переговоры с правительством Абхазии о строительстве линии на Тбилиси. А в 1924-м окончательно переехал в Ленинград. Там в родном институте он основал новую кафедру «Постройка железных дорог» и стал деканом строительного факультета. Его научные работы обобщили огромный опыт прокладки Транссиба. Они были посвящены проектированию и строительству железных дорог в условиях вечной мерзлоты, по берегам озер и морей, в районах оползней, в сейсмически опасных регионах.

Не раз он выезжал в командировки в Каракстан, Норильск, Забайкалье, Воркуту, обновлял целесообразность глубокого заложения линий Московского метрополитена. Затем потребовался его опыт экстремального проектирования и во время Ленинградской блокады. Тогда Ливеровский прорабатывал, как вести Дорогу жизни по льду Ладожского озера, он консультировал и её строителей, и тех, кто под обстрелом прокладывал у линии фронта железные дороги.

Ученик Ливеровского «Постройка железных дорог» выдержал несколько изданий. Успех этой книги, вероятно, был связан с тем, что за неё стояли не только научные знания, но и необыкновенный опыт 85-летней жизни, всё время требовавшей решать сложнейшие вопросы.

Николай Морохин  
Нижний Новгород  
Фото из архива автора

## 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 представили человек, не понимающий 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.

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

– 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, – вохищённо 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: подо 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 путешествия на поезде, самолёте и автомобиле.

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

ореол