



## КаргоИндекс

РЕАЛЬНЫЙ СЕКТОР РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ ПРОДОЛЖАЕТ ВОССТАНАВЛИВАТЬСЯ. ОДНАКО ТЕМПЫ ЕГО РОСТА СНИЖАЮТСЯ ВТОРОЙ МЕСЯЦ ПОДРЯД. Стр. 5

## 2. | Совещание

Основным направлением работы главных инженеров станет внедрение инновационных технологий

## 3. | Актив

ОАО «РЖД» предлагает продать 75% акций ОАО «ЛГК» на аукционе с ограниченным набором участников

11 апреля 2011 года [www.gudok.ru](http://www.gudok.ru)  
понедельник [www.gudok.info](http://www.gudok.info)  
№ 59 (24779) E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная Выходит Тираж  
транспортная с 23 декабря 153086  
газета 1917 года экземпляров

## | От редакции

### Зоркий глаз

Одни из самых злободневных вопросов, связанных с безопасностью движения, – это изломы литьих деталей грузовых вагонов. Значительная доля вины за них лежит на изготовителях некачественного литья. Ну а что же осмотрщики вагонов? Они ведь для того и поставлены, чтобы предотвращать ЧП. Есть ли их вина? 70% изломов боковых рам произошло вскорости после обработки поездов на ПТО. Однако обвинять вагонников в сложившейся ситуации, пожалуй, не стоит. 15 случаев изломов, происшедших в этом году, у всех на слуху. Но, как свидетельствуют их расследования, почти все не обнаружены при последнем осмотре дефекты, приведшие потом к изломам и сходам, находились в той зоне боковых рам, где обнаружить их невозможно. А между тем только в прошлом году мастерство осмотрщиков позволило выявить 12293 дефектные боковые рамы тележек.

Однако, как видно, надеяться только на опыт и зоркий глаз осмотрщика уже нельзя. Можно обнаружить тысячи дефектов вагона, но достаточно пропустить один скрытый, и последствия будут не предсказуемы.

На некоторых ПТО уже есть приборы, способные видеть то, что нельзя увидеть человеку. Но стоят они довольно дорого. И тем не менее, учитывая тенденцию с боковинами, видимо, такое оборудование должно появиться на всех пунктах. Однако, когда разговор об этом заходит непосредственно с эксплуатационниками, они только саркастически улыбаются. Денег нет порой на элементарное, как уж тут ожидать высокотехнологичное оборудование. Дело в том, что в ходе реформы вагонники остались на какое-то время без «крыши». На дорогах, зная, что ПТО уйдут в другую структуру, не ставили в последнее время вопрос их материального обеспечения на первое место.

Остаётся надеяться, что переход эксплуатационной части вагонного хозяйства в состав Центральной дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД» действительно будет сопровождаться увеличением инвестиций в пункты технического обслуживания, появятся новые возможности закупать современное оборудование. А до тех пор так и остаётся уповать на зоркий глаз осмотрщика.

## Цифра дня

# 894

ВАГОНА УГЛЕЙ В СРЕДНЕМ В СУТКИ ОТГРУЖАЛОСЬ НА СЕТИ ОАО «РЖД» ДЛЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖКХ В ТЕЧЕНИЕ ПЕРВОЙ НЕДЕЛИ АПРЕЛЯ. ЭТО 95% К ЗАЯВЛЕННЫМ ОБЪЁМАМ И К УРОВНЮ ПРОШЛОГО ГОДА. ТАК, НА ЗАПАДНО-СИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ ОТГРУЖАЛОСЬ 215 ВАГОНОВ В СРЕДНЕМ В СУТКИ, НА КРАСНОЯРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ – 375.

## Ситуация

# Почти вплавь

ВОДОХРАНИЛИЩЕ МОЖЕТ ПОДТОПИТЬ ДОРОГУ



Фото: Николай Морозов

ЗАПЛАНИРОВАННЫЙ ПОДЪЁМ УРОВНЯ ЧЕБОКСАРСКОГО ВОДОХРАНИЛИЩА МОЖЕТ ОТРИЦАТЕЛЬНО СКАЗАТЬСЯ НА РАБОТЕ ГОРЬКОВСКОЙ МАГИСТРАЛИ. СЕЙЧАС ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ОЦЕНИВАЮТ ВОЗМОЖНЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ТАКОГО РЕШЕНИЯ.

В правительство Нижегородской области из ОАО «РусГидро» пришло техзадание по завершению разработки документации для подъёма уровня водохранилища до максимума.

Чебоксарское водохранилище заполнено в 1980–1982 годах до отметки 63 м. Довести его до проектных 68 м помешала сначала неготовность сооружений, затем протест Нижегородской области и Республики Марий Эл. В итоге строительство Чебоксарской ГЭС считается незавершённым – она работает на 60%, недодавая в год 1,43 млрд кВт·ч.

Потому энергокомпания и ратуют за подъём воды. «Не надо драматизировать, – уверяет заместитель директора ОАО «Инженерный центр энергетики Поволжья» Алексей Давыдов. – При сбросе воды на Горьковской ГЭС уровень воды в Нижнем Новгороде порой и сейчас достигает

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА МОЖЕТ ВЫДЕРЖАТЬ ТОЛЬКО ВРЕМЕННОЕ, А НЕ ПОСТОЯННОЕ ПОДТОПЛЕНИЕ

68 м, а во время половодья может даже превышать его на четыре метра».

«Это так, – говорит главный геолог ФГУП «Волгагеология» Олег Богатырёв. – Но стабильное повышение уровня может вызвать подъём грунтовых вод и активизацию карста».

Начальник службы технической политики Горьковской дороги Сергей Ефремов конкретизирует: «В зоне критического подтопления оказываются важные станции – Балахна, Починки и Моковые Горы. Особенно уязвимы две ключевые станции дороги – Нижний Новгород–Московский и Нижний Новгород–сортировочный. Несколько раз за последние 20 лет при высоком паводке там возникали сбои. Не будем забывать и о подземных коммуникациях».

Заместитель начальника службы пути Александр Новиков отметил подтопление увеличивает интенсивность образования провалов в третий раз – на 20%. При этом за последние семь лет вблизи участка скоростного движения Сейма – Доскино зафиксировано 11 новых карстовых деформаций.

Подъём уровня водохранилища усиливает оползневые деформации в районе моста на линии Нижний Новгород – Арзамас, что в оползневой зоне.

В ряде мест подтопления сделают невозможной эксплуатацию железнодорожных устройств. На участках Нижний Новгород – Дзержинск и Нижний Новгород – Заволжье их потребуется поднять на несколько метров. А это очень большие затраты.

Главный инженер Дирекции железнодорожных вокзалов Александр Фокин опасается за судьбу станции и построек в Муроме. Уже сейчас они подтопиваются, а в подвале вокзала уровень воды нередко достигает полутора метров. Тревогу вызывает положение узловых станций Сергач и Алатырь вблизи Суры и её притока Пяны.

Руководство магистрали решило срочно собрать сведения о воздействии подъёма воды на дорогу. Они будут переданы проектировщикам с тем, чтобы решение о судьбе Чебоксарского гидроузла их учитывало.

Вадим Серов  
Нижний Новгород

## Интервью

### Расширение инструментария



Фото: Николай Морозов

Владимир Молдавов, начальник Московской железной дороги

БЕЗ СОХРАНЕНИЯ И УПРЧЧЕНИЯ ГОРИЗОНТАЛЬНЫХ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ РЕГИОНАЛЬНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ДИРЕКЦИЙ НЕ МОЖЕТ БЫТЬ ПОЛОЖИТЕЛЬНОГО ОБЩЕГО РЕЗУЛЬТАТА В ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ.

– Владимир Ильич, какова сегодня ситуация на Московской дороге с финансированием потребностей инфраструктуры?

– Кризис, конечно, негативно повлиял на объём нашей инвестиционной программы. С 2008 года на Московской дороге инвестиции сократились на 22% и в 2010 году составили 18,3 млрд руб. Однако даже в условиях уменьшения инвестиционного бюджета у нас реализуются важные и масштабные проекты обновления железнодорожной инфраструктуры, обеспечивающие в итоге повышение качества и надёжности перевозок пассажиров и грузов, экономию эксплуатационных расходов.

В настоящее время наблюдается постепенное возвращение к тенденции увеличения инвестиционной программы компании в целом и Московской дороги в частности. На 2011 год запланированный объём инвестиций составляет уже 22,9 млрд руб. Нельзя сказать, что эти средства являются для нас достаточными, но они позволяют не снижать темпы обновления инфраструктуры и поддерживать приемлемый уровень технического обеспечения дорог в целом.

– Используете ли вы помимо амортизационных отчислений какие-либо дополнительные инвестиционные инструменты?

– На дороге в рамках инвестиционной политики ОАО «РЖД» постоянно проводятся мероприятия по привлечению средств частных инвесторов к проектам модернизации в железнодорожной отрасли.

> Окончание | 4

## Блиц

### Росстат задумался над логистикой

Статистическая служба создаёт новый транспортный показатель



Фото: Сергея Зиничева

Александр Кевеш, заместитель руководителя Федеральной службы государственной статистики

РЕФОРМА ОФИЦИАЛЬНОЙ СТАТИСТИКИ, КОТОРАЯ ИДЁТ УЖЕ ПЯТЬ ЛЕТ, ПРЕДПОЛАГАЕТ ИЗМЕНЕНИЯ В НАБЛЮДЕНИЯХ ЗА ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛЬЮ.

– Планирует ли Росстат в ближайшее время начать вычисление новых транспортных показателей?

– Сейчас идёт работа по совершенствованию статистического инструментария. А в дальнейшем планируется провести пилотное исследование в 15 субъектах РФ, представляющих все федеральные округа. По результатам этой работы в 2012 году будет решаться вопрос об организации статистического наблюдения за транспортной логистикой на постоянной основе.

– В чём заключается полезность такой информации?

– Она позволит оценить эффективность использования транспортной инфраструктуры, оптимизировать расходы по обслуживанию производственно-сбытовых цепочек, определить оптимальные направления для инвестирования.

– За последние годы российская статистика претерпела серьёзные изменения. Какие перемены произошли в транспортных показателях?

– Одной из особенностей статистики транспорта была и оста-

ется традиционность основных показателей. Измененияаются лишь детализации показателей по различным признакам.

– Ранее вы говорили, что грузооборот железных дорог хорошо коррелирует с объёмом промышленного производства, особенно в сырьевых отраслях. Какие ещё показатели транспорта могут служить инструментом для анализа состояния экономики страны в целом, тенденций в определённых отраслях?

– На наш взгляд, исходя из особенностей географического положения России, «интересными» показателями являются средняя дальность перевозки грузов с учётом их структуры по категориям, а также пассажирские перевозки. Безусловно, предложенный вами КАРГО-индекс отражает состояние реального сектора экономики. Однако мне сложно оценить его объективность, так как Росстат не осуществляет расчёты специализированных транспортных индикаторов.

условий для обеспечения гражданам, проживающим в Дальневосточном регионе, возможности приезжать в Центральную Россию.

– В сентябре 2009 года наше издание представило собственный транспортный индикатор – КАРГО-индекс. Насколько, на ваш взгляд, этот инструмент полезен для анализа состояния реального сектора экономики?

– Это замечательно, что «Гудок» в отличие от многих других изданий не просто публикует обзоры экономики, но и реализует собственные аналитические разработки. Безусловно, предложенный вами КАРГО-индекс отражает состояние реального сектора экономики. Однако мне сложно оценить его объективность, так как Росстат не осуществляет расчёты специализированных транспортных индикаторов.

Беседовала Юлия Громадская

Беседовала Юлия Громадская

В досье

Индекс-прогноз грузовой базы (март – июнь 2011 года)

по итогам которого уже опубликованы официальные данные Росстата о промышленном производстве. Мы ожидали, что в марте грузовая база по сравнению с февралём возрастёт на 10,58%. Однако фактический рост погрузки на сети оказался несколько выше – 12,59%.

> Окончание | 5

## Промышленность

### Скромное увеличение

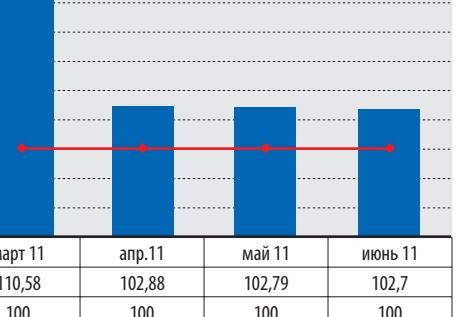
Основной движущей силой станет строительная индустрия

В ближайшие три месяца грузовая база железнодорожных дорог должна увеличиться. Драйверами роста могут стать товары, связанные с инвестиционным спросом.

Согласно принятой методике сейчас базовым для расчётов месяцем (его показатели принимаются за 100%) стал февраль,

в досье

Индекс-прогноз грузовой базы (март – июнь 2011 года)



Индекс Прогноз (%) 110,58 102,88 102,79 102,7  
Февраль 100 100 100 100



## Инвестиции

## Уехать от зависимости

КАЗАХСТАНУ ПОМОГУТ НЕМЕЦКИЕ КОМПАНИИ

Железнодорожные компании Германии помогут Казахстану наладить собственное производство деталей для подвижного состава. В создание совместного производства колёс и колёсных пар инвесторы планируют вложить более 200 млн евро. А общая сумма немецких инвестиций в казахстанские проекты может составить 4 млрд евро.

Как рассказал «Гудку» региональный директор по Европе АО «Национальное агентство по экспорту и инвестициям KAZNEX INVEST» Мархабат Балгабай, привлечение иностранных инвесторов происходит в рамках государственной программы форсированной индустриализации, которая стартовала в 2010 году и рассчитана на пять лет.

В Астане состоялся казахстанско-германский бизнес-форум с участием представителей 28 железнодорожных компаний ФРГ, в ходе которого стороны обсудили инвестиционные возможности казахстанской магистрали.

Потенциальным инвесторам был предложен ряд проектов, предусматривающих создание совместных производств. Некоторые из них вызвали интерес гостей.

«Инвестиции идут по нескольким направлениям: колёсный завод, завод по производству механизмов перевода стрелок и производство контактных температурных сенсоров», – рассказал Мархабат Балгабай.

К примеру, в завод по производству колёс и колёсных пар компании GHN Radsatz International Holding GmbH и Bochumer Verein GmbH готовы вложить 200 млн евро. В настоящее время, по словам представителя KAZNEX INVEST, подбираются технологические площадки.

По его словам, на данный момент уровень импортозависимости в железнодорожной сфере Казахстана достаточно высок – 80% продукции ввозится из-за рубежа.

«В первую очередь Казахстан станет независимым от импорта железнодорожных комплектующих, во-вторых, планируется обвязать казахстанские компании закупать именно внутреннюю продукцию, что сделает её востребованной. Если волюют 4 млрд евро, как ожидается, то окупаемость придет где-то через пять лет», – считает аналитик LoginFX Алексей Жуков.

Впрочем, пока конкретных документов о сотрудничестве с немецкими инвесторами нет. Только устная договорённость.

Завтра в Германию отправится делегация Казахстана для обсуждения деталей будущих контрактов. Кроме того, в течение месяца представители заинтересованных немецких железнодорожных компаний посетят Казахстан с аналогичными целями. Стороны начинают формировать рабочие группы, которые займутся оценкой рисков и перспектив сотрудничества. К работе над проектами СП будут привлечены конструкторские бюро как Казахстана, так и Германии.

Галия Шакирова

# Ограниченный аукцион

ПГК отдаст стратегическому инвестору

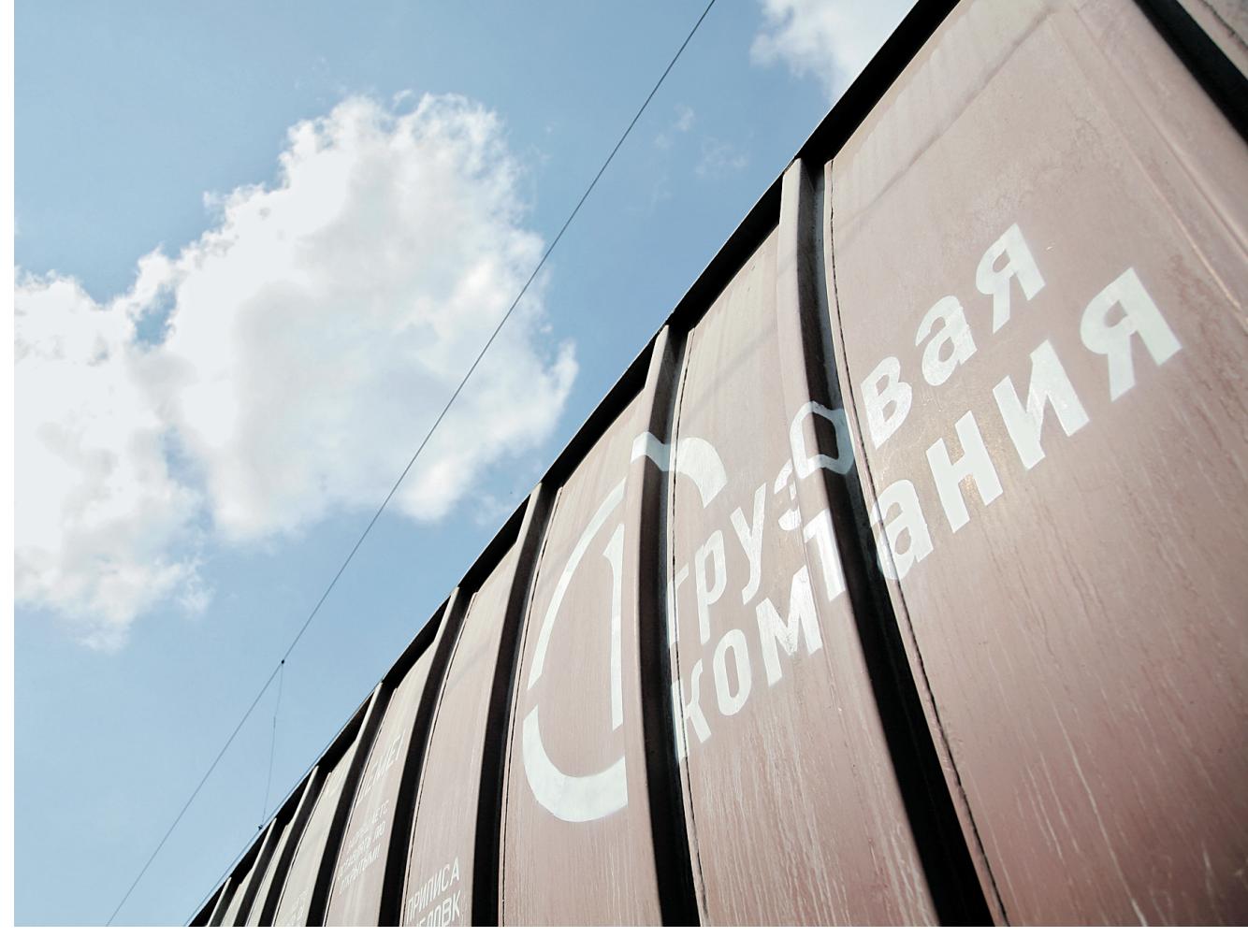


Фото: пресс-служба ПГК

ОАО «РЖД» предлагает продать 75% акций ОАО «Первая грузовая компания» на аукционе с ограниченным набором участников. И представит соответствующие рекомендации государственным органам власти, поскольку в компании полагают такой способ реализации актива более выгодным, чем обычное IPO, которое предлагало Минэкономразвития.

«Мы предложили аукцион, но выдвинули некоторые ограничения к участникам – по объёму, по надёжности и по стратегичности, – отметил президент компании Владимир Якунин. – Исходя из предъявленных требований участие в аукционе могут принять как минимум шесть компаний».

По его словам, оценку на ближайшем заседании 19 апреля рассмотрит совет директоров ОАО «РЖД». Впоследствии государство должно будет вынести решение и о форме продажи оператора.

Интерес к покупке ПГК ранее подтвердили три крупные структуры: Globaltrans, транспортный холдинг UCL Holding, находящийся под контролем Владимира Лисина, и Gunvor Геннадия Тимченко.

ПГК привезут лишь самых ответственных покупателей

Как утверждает один из экспертов, близких к РЖД, форма аукциона выбрана потому, что для крупной компании необходим один стратегический инвестор, который всерьёз займётся операторским бизнесом. При этом приоритет эксперта отдаёт Globaltrans, поскольку «покупка ПГК хорошо ложится в их концепцию развития и логику бизнеса».

Сам руководитель Globaltrans Сергей Мальцев, анонсируя отчётность МСФО за

что окончательное решение будет принято после анализа условий аукциона.

В Gunvor на момент сдачи номера «Гудку» получить комментарий не удалось.

«Я не совсем понимаю, зачем Геннадию Тимченко покупать ПГК, – говорит аналитик компании «Ингосстрах-Инвестиции» Евгений Шаго. – Globaltrans это придаст дополнительную синергию, у Владимира Лисина – большой транспортный холдинг, а Gunvor, хоть и крупная структура, лишь нефтяные грузы возит».

Между тем не стоит забывать и о том, что в ПГК при её создании перешли практиче-

## Исходя из требований участие в аукционе могут принять как минимум шесть компаний

2010 год, заявил, что готов использовать любые финансовые инструменты для того, чтобы пополнить свой парк вагонами, принадлежащими ПГК. Сергей Мальцев при этом подчеркнул хорошее финансовое состояние своей компании, что позволит привлечь необходимую сумму.

Сохранившийся интерес к покупке ПГК подтвердил «Гудку» и пресс-секретарь UCL Holding Дмитрий Бауков, отметив,

ски все цистерны ОАО «РЖД», которые как раз и могут представлять для Gunvor значительный интерес.

При всех различиях в оценках возможного покупателя, специалисты сходятся в одном: новый инвестор постарается как минимум сохранить клиентскую базу ПГК, расширив её за счёт синергии с собственным бизнесом.

Сергей Плетнёв

## Итоги

## Показатели эффективности

В РЕЙТИНГЕ ПРЕДПРИЯТИЙ ПРИГОРОДНОГО КОМПЛЕКСА ЗА ПЕРВЫЙ КВАРТАЛ 2011 ГОДА ПЕРВОЕ МЕСТО ЗАНЯЛ СЕВЕРО-КАВКАЗСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА, ВТОРОЕ И ТРЕТЬЕ – ПРИВОЛЖСКАЯ И ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ.

Рейтинг предприятий пассажирского хозяйства ОАО «РЖД» составляет уже третий год. На этот раз впервые его расчёт произведен в условиях 100% охвата сети работой пригородных пассажирских компаний (ППК). Вместе с тем рейтинг отражает результаты совместной деятельности дирекций по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении и всех ППК, работающих в пределах конкретной железной дороги.

Создание ППК завершило процесс полного выведения из состава деятельности железных дорог перевозок пассажиров пригородного сообщения.

На сегодняшний момент пригородные перевозки на территории России осуществляют 21 компания-перевозчик. Так, на полигоне ОЖД работают Северо-Западная и Московско-Тверская ППК, на КЖД – Калининградская ППК. Полигон МЖД обслуживают Московско-Тверская и Цен-

тральная пригородные пассажирские компании. На ГЖД работают Волго-Вятская ППК и компания «Содружество», на СЖД – Северная ППК, на СКЖД – компании «Дон-пригород» (она же работает и на ЮВЖД) и «Кубань-Экспресс пригород». Также на обслуживание пригородных пассажиров работают Саратовская ППК и компания «Волгоград-транспригород» (ПривЖД), Самарская и Башкорстанская пригородные пассажирские компании (КбшЖД), Пермская и Свердловская ППК (СвЖД), Свердловская ППК (ЮУЖД), компании «Алтай-пригород», «Омск-пригород», «Кузбасс-пригород», «Экспресс-пригород» (ЗСЖД), компания «Крас-пригород» (КрЖД), «Крас-пригород» (ВСЖД, ЗабЖД) и «Экспресс-приморье» (ЗабЖД, ДВЖД).

Среди важнейших показателей, используемых для определения рейтинга, – насыщенность пригородных электропоездов и производительность (отношение пассажирооборота среди пассажиров, приобретающих билет за полную стоимость, к количеству вагонов, находящихся в эксплуатируемом парке). Два этих показателя характеризуют эффективность эксплуатации парка пассажирского

подвижного состава. Так как насыщенность вагона рассчитывается через показатели пробега, она характеризует интенсивность использования не всего рабочего парка, а только вагонов, курсирующих в поездах.

В связи с этим для наибо-

льее полной оценки эффектив-

ности использования рабочего парка моторвагонного подвижного состава решено применить показатель производительности вагона в натуральном, или стоимостном выражении.

Также при подсчёте резуль-

татов рейтинга учитываются общее число жалоб и благо-

дарностей, соотнесённое с количеством отправленных пассажиров, и количество случаев брака и отказов технических средств. Эти показатели характеризуют качество обслуживания и безопасность пассажиров.

Интегральный показатель

экономической эффектив-

ности – «уровень рентабельности продаж с учётом компенсаций» (отношение разницы между доходами с компенсациями и расходами к величине доходов с компенсациями) показывает, сколько прибыли либо убытка получает предприятие на рубль дохода.

Основные источники для составления рейтинга – отчётыные данные из информационного хранилища «Пригородные перевозки», справки оперативной отчётности, данные предшествующего периода об эксплуатируемом парке и данные «горячей линии» ОАО «РЖД».

## Вандалы

## Месть хулиганов



Фото: ГАЛЕЯ ГОРЯЧКОВО

Ущерб, наносимый вандалами, оценивается в тысячи рублей

ПОСЛЕ НЕУДАВШЕЙСЯ ПОПЫТКИ ПРОКАТИТЬСЯ БЕЗ БИЛЕТА В ПОЕЗДЕ ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ ХУЛИГАНЫ ЗАКИДАЛИ ЕГО КАМНИЯМИ.

В четверг вечером пассажирский поезд Екатеринбург – Оренбург уже отправлялся со станции Еманжелинск. В этот момент несколько молодых людей попытались зацепиться за поручни и заскочить в вагон. Чтобы избежать несчастного случая, проводники воспользовались стоп-краном. Тогда молодые люди предприняли новую атаку, начали бросать в поезд камни и всё, что попадалось им под руку. В результате были разбиты наружные стёкла двух вагонов, в окне одного из вагонов выбито двойное стекло. никто из пассажиров и проводников не пострадал. Поезд смог покинуть станцию по расписанию.

«Сейчас ведётся разыск на падавших. Подобный вид хулиганства сложно раскрыть. Предстоит проработать все жилые массивы и школы Еманжелинска», – отмечает сотрудник Южно-Уральского ЛУВД Елена Епимахова.

Ущерб от хулиганских действий ещё подсчитывается. С начала года это уже десятый случай на дороге, когда хулиганы бьют стёкла в поездах. Как сообщили на ЮУЖД, пассажирские вагонные депо Челябинск, Оренбург и вагонные участки Курган и Орск вынуждены постоянно проводить внеплановый ремонт подвижного состава, повреждённого в результате действий вандалов. В нынешнем году ущерб, нанесённый пассажирским вагонам, уже составил свыше 80 тыс. руб., пригородным поездам – превысил 200 тыс. руб.

Евгения Мусихина,  
соб. корр. «Гудка»  
Челябинск

## Рейтинг работы пригородного комплекса за I квартал 2011 года

Использование подвижного состава (максимальное кол-во баллов – 32)			Качество обслуживания и безопасность пассажиров (максимальное кол-во баллов – 26)			Взаимодействие с регионами (максимальное кол-во баллов – 32)			Интегральное значение рейтинга, баллы (максимальное кол-во баллов – 100)	Место в рейтинге	
Населённость вагона в текущем месяце нарастающим итогом (чел./ваг.)	Производительность вагона в прошлом месяце нарастающим итогом (тыс. плац. пасс.-км/ваг.)	Кол-во жалоб/кол-во отправленных пассажиров в текущем месяце нарастающим итогом, шт./10 млн. чел.	Кол-во благодарностей/кол-во отправленных пассажиров в текущем месяце нарастающим итогом, шт./10 млн. чел.	Кол-во случаев в текущем месяце нарастающим итогом, шт./10 млн. чел.	Уровень рентабельности продаж с учётом компенсаций, руб. фильтр/руб. дохода						
ПривЖД	28,8	ВСЖД	327,8	ЗСЖД	12,2	КбшЖД	5,6	КрЖД	0,0	ГЖД	-1,05
ДВЖД	25,2	МЖД	276,2	ДВЖД	21,9	ЮУЖД	3,9	СЖД	0,0	ПривЖД	-1,63
ЗСЖД	24,6	ЗСЖД	263,6	ЮКД	22,2	ГЖД	3,6	ЮВЖД	0,0	СВЖД	-2,83
ВСЖД	24,3	ПривЖД	261,8	ЮУЖД	27,6	ВСЖД	2,5	СЮКД	0,0	СКЖД	-3,06
СКЖД	22,3	КбшЖД	232,1	ЗабЖД	31,2	СЮКД	1,4	КбшЖД	0,0	ЮУЖД	-3,43
КбшЖД	21,0	ГЖД	226,7</								

## Интервью

## Расширение инструментария

На Московской дороге усилили роль и значимость Региональной оперативной комиссии

&gt;Начало | 1

На сегодняшний день уже реализован ряд проектов по реконструкции станций совместно с бизнесом. Например, силами таких компаний, как «Руснефть-Брянск» и «Пилкингтон Гласс», увеличена пропускная способность станций Жече и Авиационная. В 2010 году завершён второй этап реализации совместного проекта с ЗАО «Калужский научно-производственный электрометаллургический завод» на станции Ворсино. В текущем году ряд проектов реализуется совместно с ООО «Аэроэкспресс». В настоящее время рассматривается возможность развития железнодорожной инфраструктуры павелецкого направления совместно с аэропортом Домодедово. Вместе с Внешэкономбанком и ООО «Корпорация «Газэнергопром» прорабатывается возможность создания многопрофильных транспортно-пересадочных комплексов на ряде московских и областных станций – Царицыно, Тушино, Коломенское, Солнечная, Пушкино, Большево, Павшинка, Раменское.

Хотелось бы также отметить, что и администрации субъектов Российской Федерации уделяют значительное внимание развитию железнодорожного транспорта в регионах. Примером конструктивного взаимодействия между ОАО «РЖД» и администрацией Тульской области является соглашение о сотрудничестве, а также реализация инвестиционного проекта по развитию региона «Промышленный комплекс г. Новомосковск Тульской области» с использованием механизма государственно-частного партнёрства.

**– Один из важнейших вопросов проводимой сегодня реструктуризации ОАО «РЖД» заключается в нахождении оптимальных механизмов координации деятельности дирекций и дочерних компаний холдинга на региональном уровне. Какими представляются эти механизмы вам на Московской дороге?**

– Я полностью поддерживаю проводимые в компании реформы. Выделение функциональных блоков в самостоятельные вертикали уже сегодня позволяет упорядочить цели и определить приоритеты в их развитии, сделать прозрач-



по решению целого комплекса проектов, направленных в первую очередь на развитие и модернизацию транспортной сети столицы и Подмосковья. Так, например, сегодня активно рассматриваются вопросы организации пассажирского движения на Малом кольце, создания транспортно-пересадочных узлов в местах соприкосновения железнодорожных, автомобильных маршрутов и станций метрополитена. Кроме того, прорабатываются вопросы накрытия железнодорожных магистралей на ряде направлений и возвведения над ними автомагистралей и другие.

Наряду с этим, мы приступаем к реализации крупномасштабных стратегических проектов, направленных на развитие железнодорожной инфраструктуры. В первую очередь это развитие пропускной способности инфраструктуры северного полукольца Большой Московской окружной железной дороги. К сожалению, пропуск грузопотоков на данном участке осуществляется со значительными затруднениями.

В период летней ремонтно-путевой кампании, а также при возникновении нештатных ситуаций это приводит к значительным затруднениям в эксплуатационной работе.

Реализация этого проекта позволит увеличить пропускную и провозную способность данного участка БМО и в целом повысить надёжность работы Московского железнодорожного узла. Уже сегодня требуется рассмотреть вопрос создания глубокого обхода окружной дороги с тем, чтобы не заводить на неё транзитные вагонопотоки. Часть этого обхода уже построена, это участок Рыбное – Узуново.

**Беседовал Фёдор Кроткий**

## Важнейшие вопросы усиления инфраструктуры Московского узла включены в Генеральную схему его развития

Эффективным инструментом осуществления этих функций является Региональная оперативная комиссия. Мы усиливаем её роль и значимость. Заседания комиссии проводятся ежедневно по понедельникам с совмещением их с оперативными совещаниями у начальника дороги при участии всех руководителей подразделений вертикально интегрированных структур, а также начальников решающих предприятий, таких

как сортировочные станции, локомотивные депо, дистанции пути, СЦБ, электроснабжения. Такая форма позволяет нам более оперативно рассматривать и решать все, подчёркиваю, все вопросы оперативного взаимодействия.

В результате мы не только сохраним горизонтальные технические связи региональных подразделений вертикалей, но и усиливаем их. Без этого не может быть хорошего общего результата в производственной деятельности. Все линейные предприятия должны работать на единую технологию – на перевозки.

Вначале не обходилось без ошибок. Так, например, при создании Московской дирекции по ремонту грузовых вагонов

платформ и крытых. То есть из-за обособленности в начальный период вагонной ремонтной региональной дирекции мы сразу потеряли качество ремонта. И только позже через Региональную оперативную комиссию нам удалось восстановить здесь контроль и качество ремонта.

Или другой пример: выделение ремонтно-путевого блока

позволило повысить качество ремонта пути. Даже несмотря на то, что в связи с кризисом 2008 года объёмы ремонтно-путевых работ были снижены, нам удалось довести балльную оценку содержания пути в 2010 году до 28 единиц. При этом хотел бы подчеркнуть, что за каждым сниженным баллом стоит огромный труд путейцев. Да и

не только их. Ведь проработка всех связанных с этим вопросов осуществляется комплексно, с тем чтобы не только качественно отремонтировать путь в отведённое для этого время, но и обеспечить стабильный пропуск поездопотоков. И таких примеров можно приводить много.

## Все линейные предприятия должны работать на единую технологию – на перевозки

да, сегодня начальник дороги не вмешивается непосредственно в хозяйственную деятельность территориальных структур самостоятельных вертикалей, а осуществляет лишь координацию их работы. Но в то же время мы оставили за собой право контроля эксплуатационных расходов, особенно в части неоправданных издержек, чтобы они были минимальными.

Процесс реформирования продолжается. Сегодня в стадии становления находится Московская дирекция по ремонту тягового подвижного состава.

Это очень ответственный, функциональный блок. Конечно, вопросов здесь ещё очень много. Главное – это качество ремонта, ритмичность снабжения, про-

## Справка «Гудка»

В 2010 году на Московской железной дороге грузооборот увеличен к плану на 3,3%, к 2009 году – на 9,8%. Погрузка возросла на 3,5%, план выполнен на 101,7%. Производительность труда повышена к 2009 году на 5,8%. Всё поезда увеличен к плану и к предыдущему году на 25 тонн, или на 0,6%. Производительность локомотива повышена к заданию на 90 тыс. ткм брутто, или на 7,1%. Оборот вагона ускорен на 12,5 часа, или на 10,2%. Уровень аварийности на дороге сокращён на 21%, в том числе с пассажирскими поездами – на 16%. На 29% уменьшился производственный травматизм. Всеми видами ремонта оздоровлено 826 км пути, балльность доведена до 28 единиц. На 5% увеличена протяжённость главных путей с допускаемой скоростью движения грузовых поездов до 90 км/ч. Сегодня она составляет 906 км.

## Эксперимент

## С «Ермаком» и «Витязем»

В ПЕРВЫЕ В ИСТОРИИ ПО БАМУ СЛЕДУЕТ ГРУЗОВОЙ ПОЕЗД ВЕСОМ 6 ТЫС. ТОНН

Опытная поездка шеститысячника проходит на полигоне Восточно-Сибирской и Дальневосточной магистралей: Тайшет – Таксимо – Тында – Комсомольск – Токи (Ванино).

Эксперимент должен определить возможности пропуска составов унифицированного веса по всему северному широтному ходу протяжённостью 4900 км в направлении портов Ванино-Совгаванского узла.

Уже определена перспективная грузовая база в адрес морских терминалов Ванино и Совгавана с ежегодным объёмом до 125 млн тонн различных грузов.

«Сравните, в этом году ожидается перевозка более 15 млн тонн. Соответственно нужен современный тяговый состав, способный увеличить весовые нормы поездов», – говорит главный инженер Дальневосточной дирекции тяги Борис Шабуров.

Опытный состав отправился со станции Тайшет 1 апреля. По электрифицированному ходу до Таксимо его провели электропоезда серии ЭЭСК «Ермак». Далее поездка продолжилась с тремя тепловозами 2ТЭ25А «Витязь», поступившими в начале года в локомотивное эксплуатационное депо Тында. Эта машина мощнее, чем используемые сегодня на северном широтном ходу локомотивы серии ТЭ10.

«Витязь» – первый в России двухсекционный тепловоз с асинхронным приводом. Он более экономичен. Как показала поездка на участке Таксимо – Хани, новый локомотив позволит снизить рас-



ход дизельного топлива по сравнению с ТЭ10МК на 15%.

В столицу БАМа шеститысячник пришёл в прошлую пятницу. После ТО-2 и экипировки тепловозов состав повышенного веса продолжил путь по участку Тында – Новый Ургал – Комсомольск-сортировочный.

«По прибытии в Комсомольск будут обработаны результаты эксперимента, определится его дальнейший порядок», – сообщил начальник службы технической политики ДВЖД Геннадий Бокач.

Учитывая сложность прохождения

участка от станции Оун до Высокогорной, между которыми расположены старый Кузнецкий тоннель, будет определена новая

технология движения экспериментального поезда до конечного пункта. Пока что путь

через Кузнецкий перевал – наиболее

барьерное место в пропуске грузопотока к портам Ванино. Сложный по рельефу участок имеет подъёмы до 23 тысячных. Сегодня приходится переламывать вес в Комсомольске. К примеру, если от Нового Ургала до Комсомольска поезд с углем в среднем идет составностью 65 вагонов, то от Комсомольска до Высокогорной – 48–49.

Сняты ограничения поможет обходной участок дороги с новым Кузнецким тоннелем, который сделает путь через перевал более пологим. Движение по нему планируется открыть в 2012–2013 годах.

Впрочем, для запуска в постоянное обращение поездов-шеститысячников необходимо развитие северного широтного хода в целом.

«Цель эксперимента не только апробация новой техники в суровых климатических условиях, но и выявление слабых мест в инфраструктуре. Поездка от Хани до Тынды показала, что пропуск поездов весом 6 тыс. тонн возможен, но нужны будут и вложения. На тот же путь увеличена нагрузка, в частности приводящая к обрыванию дополнительных несоящихся стержней рельсовых колеи, его надо будем усиливать», – сказал Геннадий Бокач.

Кстати, добавил он, сейчас на участках

северного широтного хода работает комиссия из специалистов профильных департаментов ОАО «РЖД».

Её задача – детально

разработать мероприятия, которые лягут в основу инвестиционной программы развития железнодорожной инфраструктуры.

Игнат Вьюгин

## Модернизация

## Оптический контроль

В ДЕПО САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ИСПЫТАЛИ НОВЫЙ КОМПЛЕКС ДИАГНОСТИКИ

Разработанный в ПГУПСе комплекс оптоэлектронной диагностики установили в локомотивном депо ТЧ-2 (Октябрьская железная дорога) на стенде магнитопорошкового контроля.

Учёные университета провели его работоспособность при контроле состояния деталей рессорного подвешивания тележки электровоза и маятниковых болтов автосцепки.

Новое устройство включает в себя монохромную видеокамеру, компьютер, оснащённый дополнительной платой для синхронизации изображения, получаемого камерой, и подвижной кареткой с электрическим приводом для перемещения тележки электровоза и маятниковых болтов автосцепки.

Новое устройство включает в себя монохромную видеокамеру, компьютер, оснащённый дополнительной платой для синхронизации изображения, получаемого камерой, и подвижной кареткой с электрическим приводом для перемещения тележки электровоза и маятниковых болтов автосцепки.

По результатам выявленных компьютером аномалий изображений дефектоскопист принимает окончательное решение о наличии или отсутствии дефекта.

Благодаря использованию комплекса он осматривает при диагностике только подозрительные области, экономя время на проведение рабочих операций. Установленная в новшестве плата синхрониза-

## С помощью новшества

выявляют микротрещины в металле

ции позволяет делать снимки поверхности с частотой один кадр в секунду, причём размер каждого снимка составляет 64x48 мм.

В результате на сканирование поверхности детали локомотива среднего размера затрачивается не более 20 секунд.

В ходе экспериментальных исследований в депо на двух деталях сотрудникам вуза удалось выявить усталостные микротрещины металла. Программная обработка снимков позволила существенно усилить чёткость

изображения дефектов. Результаты исследования учёных затем были подтверждены магнитопорошковым методом неразрушающего контроля.

В перспективе специалисты университета планируют применить программную обработку получаемых изображений для контроля и диагностики поверхностей различных узлов подвижного состава, подвергаемых износу в процессе эксплуатации.

Кроме того, подобным образом можно будет следить за качеством обработки деталей во время технологического ремонта.

Андрей Стрельцов

## КАРГО-ИНДЕКС

## Экономика перешла на шаг

Для ускорения выхода из кризиса нужны срочные и радикальные меры

Реальный сектор российской экономики продолжает восстанавливаться после кризиса. Однако темпы его роста снижаются второй месяц подряд. На это указывают как данные транспортного показателя, так и официального индикатора Росстата. Впрочем, такое замедление пока не вызывает особых беспокойства властей. Исходя из официальных заявлений, основная цель сейчас – качественное изменение экономики.

Абсолютное значение КАРГО-индекса по итогам марта составило 106,6%, что на 13,8 процентных пункта (п.п.) выше уровня февраля. Но столь серьёзный рост обусловлен сезонным и календарным факторами и традиционен для первого весеннего месяца. В целом нынешнее значение показателя соответствует уровню марта 2006 года (106,8%). Таким образом, КАРГО-индекс продолжает двигаться по траектории пятилетней давности, о чём «Гудок» уже писал месяц назад (подробнее в № 39 от 14 марта 2011 года).

Между тем значение транспортного показателя по отношению к аналогичному периоду предыдущего года, которое освобождено от влияния сезона и календарного факторов, в марте возросло на 4,7%. Это свидетельствует о продолжении восстановительных процессов в реальном секторе экономики. Однако снижение темпов роста показателя второй месяц подряд (в январе оно составляло 19,1%, а в феврале – 7,83%) говорит о замедлении скорости выхода из кризиса.

Об этом же свидетельствует и динамика изменений близкого по своей природе транспортному показателю индекса выпуска в базовых отраслях экономики, который рассчитывается Росстатом с запозданием в месяц. В феврале значение официального индикатора по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года увеличилось на 3,6%. Для сравнения: в январе нынешнего года рост составлял 5,1%, а в декабре минувшего года – 5,5%. Это во многом связано



Фото: www.photonews.ru

со снижением темпов роста в промышленности в целом (по данным Росстата, в январе по отношению к аналогичному периоду предыдущего года индекс выпуска промпродукции увеличился на 6,7%, а в феврале – на 5,8%), а также в лесозаготовке (в первом месяце года рост на 8,8%, а во втором – на 3,8%).

Показатели перевозки грузов железнодорожным транспортом демонстрируют схожие тенденции. В марте по отношению к аналогичному периоду предыдущего года зафиксирован рост объёмов погрузки

лишь по пяти из девяти составляющим КАРГО-индекса: каменному углю (+0,2%), чёрным (+4,7%) и цветным (+6,5%) металлам, цементу (+8,5%) и строительным грузам (+18,2%). Небольшое снижение отмечается по минеральным удобрениям (-0,7%). Второй месяц подряд падает погрузка нефтяных (-2%) и лесных (-5,5%) грузов. Значительное уменьшение показателя зафиксировано по зерну (-33,3%).

Одновременно с увеличением погрузки цветных металлов их доля в структуре

КАРГО-индекса по сравнению с марта 2010 года снизилась на 0,02 п.п. и составила 0,14%. Это объясняется

лесным грузом (-0,26 п.п., до 1,01%) и зерну (-0,25 п.п., до 0,32%). Впрочем, доля последнего груза может в скоп-

### Снижение темпов роста индикатора второй месяц подряд говорит о замедлении скорости выхода из кризиса

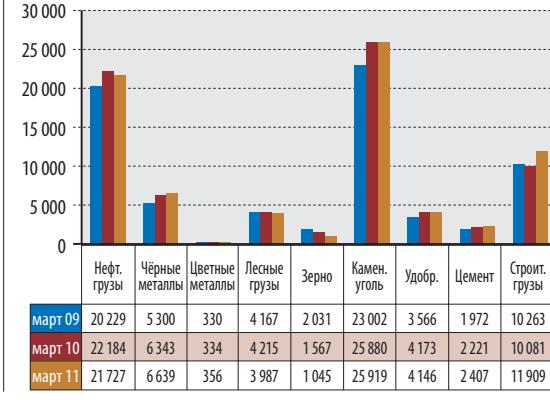
снижением роли этого товара в экономике страны во время кризиса. Этим же объясняется и уменьшение доли строительных грузов (-6,54 п.п., до 19,39%). Помимо этого, снижение зафиксировано по

ром времени возрасти. На днях замминистра сельского хозяйства Шамиль Вахитов заявил, что в этом году может быть собрано 85–90 млн тонн зерна. Ранее глава Минсельхоза Елена Скрынник прогнози-

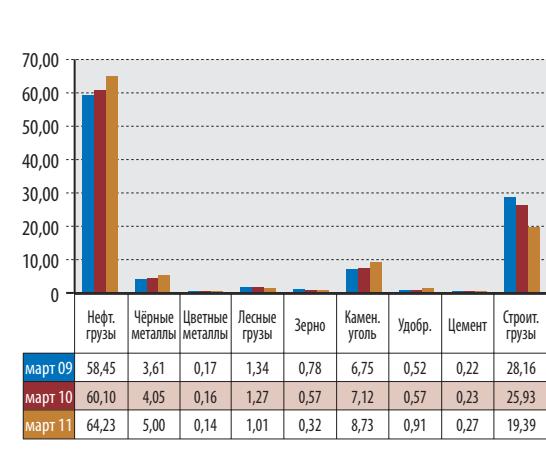
**Динамика КАРГО-индекса и индекса выпуска по базовым отраслям экономики (Росстат) по отношению к аналогичному периоду прошлого года, %**



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



**Структура КАРГО-индекса, %**



## ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

## Скромное увеличение

&gt; Начало | 1

Таким образом, разница между прогнозом и фактом составила 2,01 процентных пункта. При этом неточность прогноза (1,8%) находится в рамках статистической погрешности.

В апреле темпы роста грузовой базы могут немного снизиться по сравнению с марта – до 2,88% (значение индекс-прогноза – 102,88%). По прогнозам Института экономики РАН, значительный прирост в процентном соотношении ожидается по продукции, связанной со строительной индустрией. В том числе в апреле по сравнению с февралём почти в два раза увеличится выпуск цемента. Примерно на пятую часть возрастёт производство железобетонных конструкций. Помимо этого, серьёзный рост будет демонстрировать пиломатериалы. Такое уве-

личение показателей отчасти объясняется сезонным ростом активности в строительной индустрии. Кроме того, в связи с подготовкой и началом сельскохозяйственного сезона прогнозируется увеличение производства минеральных удобрений. Также ожидается рост объёмов выпуска стали и первичной переработки нефти, а небольшое снижение может быть зафиксировано лишь в добыче угля.

В последнем весеннем месяце мы ожидаем значения индекс-прогноза в 102,79%. Производство цемента может увеличиться почти на две трети по сравнению с февралём. До статочно высокие результаты могут быть показаны в производстве железобетонных конструкций, а также удобрений.

Серьёзный рост ожидается в выпуск стали, что соответствует прогнозам ведущих

экспертов в отрасли, которые прогнозируют увеличение мирового спроса до 10%. Кроме того, рост ожидается в первичной переработке нефти и производстве пиломатериалов.

Единственной составляющей индекса, по которой прогнозируется снижение, вновь станет уголь.

Грузовая база в июне может возрасти по сравнению с февралём на 2,7%. Согласно прогнозу Института экономики РАН, наибольший в процентном соотношении рост может быть зафиксирован по цементу.

Производство железобетонных конструкций возрастёт по сравнению с февралём почти на четверть. Улучшение условий работы положительно повлияет на производство пиломатериалов. Помимо этого будут расти объёмы первичной переработки нефти и производство стали. Выпуск минеральных удобрений будет фактически на уровне февраля текущего года. В то же время ожидается достаточно серьёзное снижение добывчи угля.

В целом тенденции изменения в грузовой базе российских железных дорог ближайшие три месяца будут соответствовать исторически сложившейся динамике. Однако темпы роста индекс-прогноза, на наш взгляд, могут оказаться не столь высокими, как в предыдущие годы.

Юлия Громадская

Прогноз Института экономики РАН

Продукция	Единицы измерения	Данные Росстата (факт)				Прогноз Института экономики РАН			
		Февраль 2011 г.	Март 2011 г.	Апрель 2011 г.	Май 2011 г.	Июнь 2011 г.			
Первичная переработка нефти	млн тонн	19,6	21,3	20,1	21,1	21			
Сталь	млн тонн	4,5	4,9	4,7	5	4,8			
Пиломатериалы	тыс. куб. м	1512,9	1921,7	1704	1528	1624,7			
Уголь	млн тонн	25,9	27,7	24,6	23,8	22,5			
Минудобрения	тыс. тонн	1443	1601,5	1579,5	1600,7	1444,6			
Цемент	тыс. тонн	2572,9	3327,6	3731,8	4070,7	4359,2			
Конструкции из железобетонных	тыс. куб. м	1495,3	1842,7	1770,3	1746,4	1841			

## Финансы

## В поисках фаворита

ИНВЕСТОРЫ НАЧАЛИ ИЗБИРАТЕЛЬНО ПОДХОДИТЬ К АКЦИЯМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ОПЕРАТОРОВ

Эйфория от хороших финансовых результатов железнодорожных операторов за минувший год в начале апреля сменилась разочарованием. События в Японии и падение трафика лишили компании значительной доли выручки.

Сектору же в целом грозит рост затрат из-за скачка цен на нефть.

Индекс S&P 500 в марте-апреле прибавил 2,6%, Dow Jones – 3,3%. Акции из портфеля «Гудка» подорожали в среднем на 0,3%. В лидерах роста: QR National (13,3%), «ТрансКонтейнер» (+8,9%) и Globaltrans Investment (7,0%).

Максимальное падение показали East Japan Railway Co. Ltd (-17,8%), Central Japan Railway Co. (-11,5%) и Go-Ahead Group PLC (-7,6%).

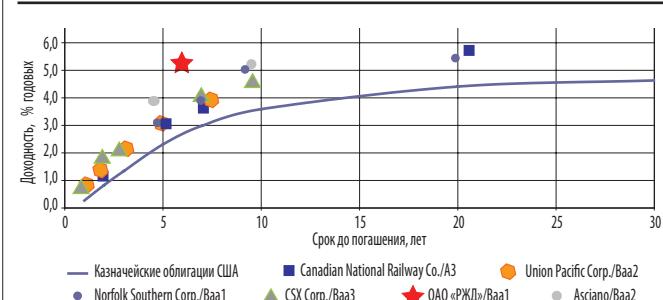
Большинство финансовых аналитиков сходятся на том, что потери East Japan Railway Co. превысят 100 млрд иен (\$1,2 млрд) – более 5% выручки за текущий год. При этом сумма страхового покрытия компаний едва превышает 71 млрд иен.

Выручка East Japan Railway Co. в марте упала на 27% в годовом сопоставлении. Это самый большой спад за всю историю компании. Компания ожидает, что в ближайшее время уровень продаж восстановится до 80% от прошлого

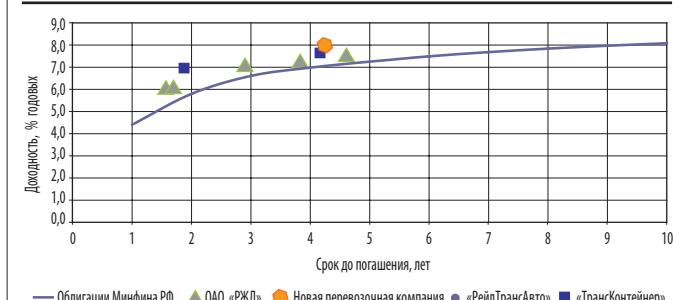
годного, а её президент Сатоши Сейн заявил, что восстановление путей и станций, пострадавших от землетрясения и цунами, будет происходить без увеличения долгосрочного долга.

Яков Утин

## Валютные облигации



## Рублёвые облигации



## ВАШЕ ПРАВО

## Законное желание

Вернуть работника из отпуска можно только с его согласия

– В каких случаях работодатель может отозвать работника из отпуска и когда можно отгулять неиспользованную его часть?

Владимир Трофимов

– Работодатель может отозвать работника из отпуска, если это необходимо по тем или иным производственным нуждам. Однако отзыв допускается только с согласия самого работника: он вправе отказаться выходить на работу раньше срока, и такой отказ не является нарушением трудовой дисциплины.

На это обстоятельство специально обращено внимание в постановлении Пленума ВС РФ от 17 марта 2004 года № 2, который указал: с учётом того, что законом предусмотрено право работодателя досрочно отозвать работника из отпуска на работу только с согласия последнего, отказ (независимо от причины) от выполнения распоряжения ра-

ботодателя о выходе на работу до окончания отпуска нельзя рассматривать как нарушение трудовой дисциплины (п. 37).

Кроме того, не могут быть отозваны из ежегодного отпуска работники в возрасте до 18 лет, беременные женщины и занятые на работах с вредными и (или) опасными условиями труда, если даже они дают на это своё согласие.

Отзыв из отпуска оформляется приказом работодателя, в котором по договорённости сторон указывается, когда работнику будет предоставлена неиспользованная часть отпуска. По выбору работника она должна быть предоставлена ему в удобное для него время в текущем рабочем году или при соединена к отпуску за следующий рабочий год.

Яков Купреев,  
главный правовой инспектор труда Росспрофжела

## ФЕЛЬТОН

## Дорожный триллер



ЧИТАТЕЛИ «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

Григорий Фёдорович, прочитав письмо от Петра Алексеевича Кондратьева из Твери, долго не мог успокоиться, за корвалолом, было, потянулся.

Мало кого оставил бы равнодушным этот крик израненной дорожными приключениями души. А что уж говорить о таком близко к сердцу воспринимающем чужое горе человеке, как Григорий Фёдорович. Подробно ознакомившись с «криком», он решил поделиться переживаниями пассажира с читателями «Гудка»:

«Поездом № 115 Санкт-Петербург – Адлер в 8-м вагоне я отправился со станции Тверь, – пишет Пётр Алексеевич, – с надеждой подлечиться, укрепить здоровье в санатории «Адлер». – Знал бы Пётр Алексеевич, какие несчастья ждут его в дороге, – остался бы дома! – уверенно заметил Григорий Фёдорович. – Там и уют, и рыбалка, и ласкающие глаз тверские красоты. Но поезд манил, отъезжающих радовал гигантских размеров плакат «Счастливого пути!».

Но у нашего пассажира, несмотря на пожелания счастья в пути, дорога оказалась вовсе не счастливой. «Тревожно и беспокойно было в течение полутора суток путешествия, – продолжил делиться своими дорожными впечатлениями Пётр Алексеевич. – Ехавший надо мной на верхней полке гражданин Сотников ночью и в последующий день неоднократно спрыгивал с полки на меня, не пользуясь лестницей».

Поведение пассажира с верхней полки вызвало у Григория Фёдоровича прилив эмоций:

– Это что же за человек такой?! – возмутился Григорий Фёдорович. – Это каким же особым цинизмом нужно обладать, чтобы спрыгивать на живых мирных людей, не пользуясь лестницей! И ведь норовил спрыгнуть на самые уязвимые и жизненно важные места человеческого тела – на ноги и туловище.

А Пётр Алексеевич продолжал изливать пережитое: «Он периодически ударял меня ногами по голове, когда я сидел. Запах перегара в купе стоял до тошноты. В тот же день, утром, спрыгнув с полки, он молча и жадно съел

всё, что я приготовил себе на завтрак».

– Поверить в такое просто невозможно! – эмоции Григория Фёдоровича передавались через край. – А проводник, интересно, куда смотрел?! Когда у него, можно сказать, под носом такое изувечество над человеком творилось!

И тут же в письме Григорий Фёдорович нашёл ответ:

«Вскоре мы обратились к проводнику Красниковой с просьбой принять меры. Однако она на это никак не реагировала, и всё продолжалось до Ростова-на-Дону, где он вышел. И мы выбросили за ним вслед пустую бутылку из под коньяка».

«Представляете, каким «счастливым» оказалось наше путешествие для оздоровления в санаторий? – заканчивал рассказ о своих злоключениях Пётр Алексеевич. – Прибыл в санаторий я с головной болью, повышенным давлением, испорченным настроением. Требовалось долгое восстановление. Считаю, что за физическое и моральное страдание имею право на компенсацию в размере 100000 рублей. Кондратьев Пётр Алексеевич».

– Это ещё по-божески, – оценил размер требуемой компенсации Григорий Фёдорович. – Не знаю, что уважаемому Петру Алексеевичу помешало потребовать больше? Вон нефтяные компании в арбитражных судах какие претензии друг другу выдвигают! На миллиарды! Но ведь у них споры о каком-то бездушном чёрном энергоносителе, а тут ущерб самому ценному, что у нас есть, – здоровью!

– Я бы на его месте ещё и с проводницей Красниковой компенсацию потребовал, – продолжил размышлять Григорий Фёдорович. – За бездействие. И с начальником поезда: за то, что мер к бездействию проводниц не принимает, а они беспрепятственно возят таких, мягко говоря, попрыгунчиков. Надо же Петру Алексеевичу потерпеть компенсировать! Восполнить ущерб, нанесённый своим жизненно важным органам, и съеденный чужими людьми завтрак надо бы вернуть или тоже компенсировать! Чтобы другим неповадно было – таких бесцеремонных граждан не только в вагонах поезда, на каждом углу встречаешь. Всех их – в суд!

Мы на собственном опыте убедились, что в трудный момент к ней всегда можно обратиться за помощью в полной уверенности, что получишь добрый совет и поддержку профессионального невропатолога и просто умного, душевного человека. Так любить и знать своё дело дано не каждому.

Лечиться к Лаврентьевой приезжают пациенты со всего узла Волховстроевского отделения ОЖД. У железнодорожных медиков своя специфика работы, нередко поступают пациенты, находящиеся на грани нервного срыва. И хорошо, когда есть такие люди,

– ВАЛЕРИЙ КОЛОТЫГИН МОГ ДВАДЦАТЬ РАЗ СТАТЬ МАШИНИСТОМ. Но остался помощником машиниста. Именно в этой должности его и застала почётная награда – «Заслуженный работник транспорта РФ».

Дневное светило, поднабрав сил за сибирскую зиму, спешит вернуть долг. Ещё вчера крепкий снег планировался, как сливочное масло на сковородке. Если не знать, что завтра закружат метели, то вполне можно купитьться на это почти летнее благополучие.

– Читал прогноз, – угадывает мои мысли помощник машиниста локомотивного эксплуатационного депо Иркутск Валерий Колотыгин. – Но мы всегда готовы к любым неожиданностям.

Аккуратно обгиба лужи и перешагивая ручейки, мы с ним идём к электровозу ЭП11.

– Привет, Вениаминович! – то и дело окликает моего спутника проходящий народ. – Опять в рейс собрался? Но ты же вроде бы только сегодня вернулся из Зимы.

– Точно сегодня вернулся, а в рейс завтра утром, – приветливо отвечает Колотыгин, на бегу обмениваясь рукопожатиями, и устремляется дальше.

Я чувствую себя не совсем комфорто: человеку вновь в поездку, а здесь я расспросами, но и оттягивать дальше запланированную ещё в феврале встречу уже невозможно. Он её, конечно, не планировал. Просто в начале месяца от начальника депо Сергея Ермакова я случайно узнал о правительственный телеграмме, которая поступила на предприятие.

– У меня на столе лежит телеграмма от министра транспорта России Игоря Левитина. Он поздравляет нашего помощника машиниста Валерия Вениаминовича Колотыгина с присвоением звания «Заслуженный работник транспорта РФ». Колотыгин – единственный у меня из помощников почетный железнодорожник, да и на магистрали таких мало. А тут такая ещё одна награда. Помощник она вообще достается редко, – окончательно заинтриговал меня начальник депо.

Так что пусть и заочное, но знакомство с Колотыгиным состоялось почти два месяца назад. За это время он накрутил не одну тысячу километров, высушив десятки поздравлений, в том числе и от начальника депо, но остался прежним Вениаминовичем, к мнению которого прислушиваются и машинисты.

– Говорят, помощников редко награждают, – подначивает Колотыгина, привычно пересекающего колено за колено. – А здесь и почетный, и заслуженный...

– И ещё ветеран труда с 2006 года, – оборачивается Валерий с улыбкой. – Награждают помощников, конечно, нечасто, но у меня так получилось.

Позднее на эту тему говорили мы и с начальником депо, который знает Колотыгина более двадцати лет из тех трёх десктопов, что отдал движению.

– У нас говорят: выбрал профессию железнодорожника – работай так, чтобы профессия выбрала тебя.

Валерия выбрали профессия, он рожден для неё, он десятки раз мог сменить статус, стать машинистом, но предпочёл остаться помощником. Считает, это его настоящее место, – убеждённо сказал Сергей Ермаков.

Сам Колотыгин этот «статусный» вопрос решил окончательно ещё в 1985 году.

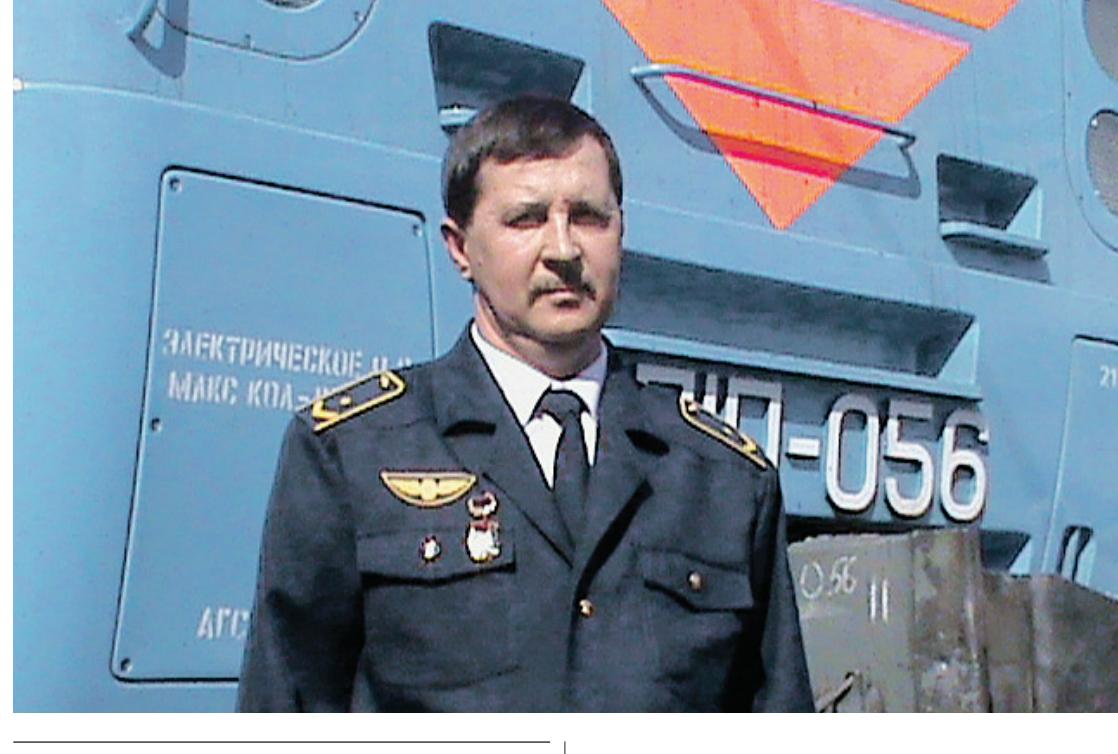
– После окончания Зиминского ГПТУ-6 я в качестве помощника машиниста прибыл в Иркутское депо на практику. Отсюда – в армию. После службы вернулся, проработал здесь до 1983 года, а затем мне предложили должность мастера по оборудованию в главном материальном складе дороги. Выдержал я здесь полтора года, а затем перевёлся в машинисты тепловоза. А через полгода окончательно связал свою судьбу с локомотивным депо Иркутск. Да, помощником машиниста, но на этом месте меня всё устраивало, – говорит Колотыгин.

Иной судьбы он не видел и в юношестве, когда после окончания десятилетки в селе Алёхино пошёл

## Судьба

## Точное попадание

ЕСЛИ НАШЁЛ СВОЁ ПРИЗВАНИЕ, НЕ СТОИТ ГНАТЬСЯ ЗА КАРЬЕРНЫМ РОСТОМ



ВАЛЕРИЙ КОЛОТЫГИН СВОЁ ПРИЗВАНИЕ НАШЁЛ

учиться на помощника машиниста. Сказался пример отца Вениамина Петровича, который работал слесарем по ремонту паровозов в Черемхово и лишь из-за большой семьи вынужден был податься на деревенские хлеба. От отца и привязанность к технике, поскольку ещё в школьные годы освоил трактор и даже стал лауреатом конкурса «Лучший пахарь». Но «железка» переборола.

– Да, у нас нелёгкая и сложная работа, ответственная, дисциплинированная, требует постоянного самообучения. Многие не выдерживают. Со мной в Зиме учились человек тридцать, а сейчас остались трое, кто, как и я, тридцать лет отработали. Остальные отсыпались: кто по здоровью, кто по дисциплине, – вzdыхает Колотыгин.

Важности и необходимости своей работы он никак не сомневается. Кто, как не помощник, заменит в экстренном случае машиниста? Кто будет следить за оборудованием локомотива, за состоянием пути, контактной сети, встречными поездами: вдруг буска горят или что-то отвалилось... Не сомневается и в том, что

– Едем со стороны Зимы. С Усолья нам навстречу с грохотом несётся грузовой поезд. А на третьем пути в сторону станции Иркутск-пассажирский с Черемхово идёт пригородный. Он останавливается и высаживает толпу человек в двести. Народ выходит на второй путь и ждёт, пока пройдёт грузовой. То, что по этому пути вот-вот пролетим мы, никто и видеть не хочет, всё внимание – на грузовой поезд. Подаёт сигналы, громко и тихо, чтобы разнообразить, ведь однотонные звуки люди могут в этом гаме и не услышать, применяем экстренное торможение, но видим, что не успеваем – какую-то часть людей сомнём. Но есть Бог на свете: обрачиваются парень, видят надвигающийся состав и кричат, толпа успевает отхлынуть с пути. Это вообще было страшно, ведь могли положить человек пятьдесят...

От таких перегрузок и сходят раньше времени с дистанции машинисты и их помощники, но Колотыгин держится. Деревенская закалка, а затем армейская здесь ему только союзники. А ещё наставники, которые не мало в него вложили, чтобы из Колотыгина получился надёжный помощник. Начинал он с машинистом Николаем Козыревым, затем 15 лет отработал в паре с почетным

У нас говорят: выбрал профессию железнодорожника – работай так, чтобы профессия выбрала тебя

помощник, как и машинист, должен иметь крепкий характер и железные нервы.

– Самое страшное – задавить человека, – говорит Колотыгин и вспоминает одну из многих историй.

В тот день он вместе с машинистом направился со станции Заводская сторону Зимы.

– Тронулись. Видим, пути перебегают мужчина и женщина с ребёнком. Торопились на электричку. Подаём звуковые сигналы, свистим, тормозим. Мужчина успевает перебегать, за ним спешит и женщина, но она видит, что может угодить и под электропоезд. Короче, останавливается в междупутье, берёт ребёнка за руку, а сам он стоит в нашей колее. Я открыл окно, кричу громче тифона и свистка. В последний момент мать успевает выдернуть ребёнка из колеи, мы остановились. Волосы дыбом, но рейс продолжать нужно.

Понервничать пришлось и в другой раз, который привёлся на один из самых напряжённых участков Усолье – Малыга. Здесь всегда активное движение, много народа заходит и выходит.

## БЛАГОДАРНОСТЬ

## Пациенты дали высший балл

О КОЛЛЕКТИВЕ НЕВРОЛОГИЧЕСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ БОЛЬНИЦЫ В ВОЛХОВСТРОЕ ОТЗЫВАЮТСЯ ТОЛЬКО В ПРЕВОСХОДНОЙ СТЕПЕНИ



ФОТО: АНАСТАСИЯ ХОДКЕВИЧ

как Светлана Юрьевна. Улыбка и исходящее от неё тепло располагают к откровенности,

чувствуешь, что ей можно доверять. Уважение коллег – это

одна сторона признания профessionальных и человеческих

качеств врача. Благодарность и любовь пациентов – самая высокая оценка его труда.

Под руководством Лаврентьевой отделение содержитя в идеальном порядке. Работают здесь замечательные, отзывчивые люди. В их числе

медсестры Нина Сорокина и Мария Смородина, за плечами которых более 20 лет профessionального стажа, молодая,

как Светлана Лаврентьева.

Пациентка благодарит Светлану

Лаврентьеву (слева)

но подающая большие надежды

старшая медсестра Валентина

Степанова, сестра-хозяйка

Нина Бородула, санитарочка

Капитолина Игнашкина.

Мы благодарны им за лечение и здоровье

## Инициатива

## За открытыми дверями

В России появится сайт с расценками на услуги управляющих компаний



Фото: Андрей Якоб

**Коммунальщиков, скрывающих информацию о себе, накажут штрафами и дисквалификацией.**

Минрегион предложил создать сайт, на котором будет размещена полная информация о всех управляющих компаниях (УК): услуги, цены, доходы и расходы. Количество УК на сегодняшний день приближается к 10 тыс. Их также обязуют дублировать данные о себе на собственных сайтах, а также на порталах местных властей и в печатных СМИ. Если идея Минрегиона будет принята, то сайт с расценками управляющих компаний появится в Сети уже через полгода.

Управляющие компании, которые не хотят раскрывать информацию, будут называть рублем. Минрегион предлагает внести поправки в Кодекс об административных нарушениях (КоАП), подразумевающие штрафы от 300 до 500 тыс. руб. для юридических лиц, и 30–50 тыс. руб. – для руководства УК.

Штраф в 500 тыс. руб. – немаленький, это треть оборота средней управляющей компании, говорит исполнительный директор Ассоциации некоммерческих организаций ТСЖ и ЖСК Евгения Юнисова. Такое наказание может быть серьезным ударом по бюджету управляющих компаний. «Управляющие компании будут стараться не доводить дело до штрафов», – уверена Евгения Юнисова.

По данным Минрегиона, управляющие компании на сегодняшний день обслуживают около 660 тыс. многоквартирных домов. При этом почти половина собственни-

**Большинство жильцов не знают, кто следит за порядком и чистотой в их домах**

ков выражают недовольство их деятельностью. В большинстве случаев жильцы даже не выбирали управляющую компанию – итоги общих собраний собственников часто бывают сфальсифицированы. «Поэтому многие в глаза не видели договор с управляющей компанией, не знают ни его сроков, ни цен на услуги, не представляют, как избавиться от УК, если та плохо следит за домом», – пояснила Евгения Юнисова.

По мнению эксперта фонда «Институт экономики города» Владилены Прокофьева, в стране нет конкуренции в сфере управления жильем, и управляющие компании стремятся скрыть информацию о себе, а не рекламировать свои цены и услуги, что было бы логично в условиях рынка. Поэтому государство вынуждено регулировать эту сферу, создавая сайты и налагая на бизнес штрафы. Владилен Прокофьев считает, что важно не просто сделать общероссийский портал, но и на каждом шагу рассказывать о его существовании людям хотя бы на досках объявлений, которые висят на каждом подъезде. При этом не стоит обольщаться, отмечает эксперт, сфера управления жильем не станет открытой только потому, что появится новый интернет-портал. «Если учесть, что многие управляющие компании аффилированы с муниципалитетами, кто накажет их за неполную информацию на сайте?» – говорит Владилен Прокофьев.

МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ

## Форум

## «ТрансРоссия 2011»

Крупнейшая выставка и конференция по грузоперевозкам, транспорту и логистике пройдет в Москве с 26 по 29 апреля

До начала работы выставки осталось совсем немного времени. Свыше 450 компаний из 31 страны-участницы готовятся продемонстрировать современные решения по перевозке, программному обеспечению, транспортировке и обработке ваших грузов. Национальные павильоны представят 12 стран: Бельгия, Белоруссия, Германия, Дания, Испания, Казахстан, Латвия, Литва, Украина, Финляндия, Чехия, Эстония.

Площадь выставки «ТрансРоссия 2011» по сравнению с прошлым годом увеличилась на 14,2%.

Тематическое деление экспозиции облегчит навигацию для посетителей, что позволит им быстрее находить стенды нужных компаний и экономить время для большего количества деловых встреч.

Конференция «ТрансРоссия» пройдет в течение трех дней, с 26 по 28 апреля, в первой половине дня предоставляя участникам не только возможность участвовать в обсуждениях, но и уделить внимание осмотру выставки. Таким образом, делегаты смогут совместить участие в кон-

ференции и переговоры на стенах партнеров. Существенную поддержку в формировании программы оказывает Гильдия экспедиторов. Конференция традиционно проходит при активном участии представителей Министерства транспорта России, ОАО «Российские железные дороги», отраслевых ассоциаций.

Подробную программу конференции вы можете найти на официальном сайте [www.transrussia.ru](http://www.transrussia.ru). Приглашаем вас принять участие в обсуждении

Рабочие моменты конференции «ТрансРоссия 2010»

ключевых вопросов транспортной отрасли.

Специалисты отрасли могут посетить выставку бесплатно. Для этого достаточно зарегистрироваться на официальном сайте [www.transrussia.ru](http://www.transrussia.ru) и получить электронный билет, который действителен во все дни проведения выставки.

Галина Романцева



Фото: Александр Гердо

Предварительная программа конференции по транспорту и логистике «ТрансРоссия», 26–28 апреля 2011 года

**26 апреля**

10.00. Пленарное заседание.

Развитие транспортного комплекса России.

Международное сотрудничество в сфере транспорта.

Интеграция России в мировой рынок транспортных услуг.

12.00. Торжественная церемония открытия выставки и конференции «ТрансРоссия 2011».

14.00. Ключевые аспекты индустрии транспорта Балтийского региона.

Транспортные маршруты Балтийского региона. Тенденции развития.

Балтийское море: источник экономического успеха. Взгляд из Гамбурга.

Карта контейнерных перевозок. Отрасль на подъеме?

Нефть и нефтепродукты. Новые игроки на рынке перевозок?

Портовые власти и портовые операторы. Как и чем привлечь грузовладельца? Опыт компаний, опыт портов, опыт стран. «Круглый стол». Обсуждение. Дискуссия.

**27 апреля**

10.00. Безопасность на транспорте.

Заседание проходит совместно с участниками деловой программы выставки MIPS/«Охрана,

безопасность и противопожарная защита). Концепция обеспечения безопасности аэропорта. Опыт ОАО «Аэрофлот – российские авиалинии» в создании эффективной системы безопасности. Концепция обеспечения безопасности морского порта. Французская программа обеспечения безопасности на дорогах.

12.30. Рынок морских грузоперевозок и развитие портовой инфраструктуры.

Основные тенденции рынка морских грузовых перевозок России.

Перспективы развития портовой инфраструктуры в России.

Взаимодействие с федеральными органами власти как основа стабильности производственной деятельности морского порта.

Коммерческие аспекты фидерных операций в северо-восточных портах России.

Пути увеличения эффективности работы порта.

14.20. Рынок грузовых железнодорожных перевозок.

Реализация целевой модели железнодорожных перевозок.

Изменения в системе тарифного регулирования.

Тенденции рынка грузового вагоностроения.

Международное сотрудничество и интеграционные процессы.

Влияние эффективности управления подвижным составом и изменения его технико-экономических характеристик на уровень цен грузовых вагонов.

**28 апреля**

10.00. Логистика и управление цепями поставок.

Мультиmodalные контейнерные перевозки: проблемы и пути их решения.

Современные транспортно-логистические технологии.

Контрейлерные перевозки. Перспективы развития.

Транспортно-логистическая инфраструктура.

Организация доставки грузов в целях строительства объектов XXII Олимпийских зимних игр в Сочи: особенности и перспективы.

Аспекты страхования ответственности операторов транспортной логистики.

## Медицина

## Уже не лечится

БЕССИСТЕМНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АНТИБИОТИКОВ УГРОЖАЕТ ЖИЗНИ И ЗДОРОВЬЮ



**Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) советует всем странам ввести рецептурную продажу антибиотиков.**

За последние 50 лет учёные не изобрели ни одного антибиотика, только совершенствуют старые, но на них у микробов иммунитет

– Люди часто используют антибиотики, не зная их назначения, – заявила на последнем семинаре ВОЗ, состоявшемся на прошлой неделе в Москве, директор Европейского регионального бюро Всемирной организации здравоохранения Жужанна Якаб. – Пытаются лечить антибиотиками простудные заболевания, которые вызваны не бактериями, а вирусами, тем самым ослабляя иммунитет. Не пропивают курс до конца, что способствует возвращению инфекции.

Также из-за бессистемного приема антибиотиков возбудители заболеваний становятся устойчивы к препаратам. По данным бюро, ежегодно в странах Евросоюза более 25 тыс. человек умирают от бактериальных инфекций с лекарственной устойчивостью. Жужанна Якаб считает, что в остальных странах цифры примерно такие же.

С одной стороны, эта проблема обусловлена недостаточной информированностью или просто несерьезным отношением потребителей к использованию лекарств, с

страненной инфекции синегнойной палочки уже сейчас невозможно побороть.

ВОЗ разработала план совместных действий по контролю употребления антибиотиков и намерена представить его в сентябре. Концепция прописывает шаги для политиков, медиков, фермеров, фармацевтов и представителей общественности, чьи совместные усилия могут помочь в защите будущих поколений, которым также необходимы антибиотики. Минздравсоцразвития уже заверило представителей ВОЗ, что Россия готова поддержать международную организацию в этом вопросе.

ЕКАТЕРИНА ДАНИЛОВА

## Есть мнение

**Евгений Суворов, главный врач отделенческой больницы ОАО «РЖД» станции Тула:**

– Развитию проблемы устойчивости микроорганизмов способствовало бесконтрольное потребление антибиотиков, начавшееся в 50-х годах. Уже сейчас стало трудно бороться с туберкулезом и многими другими инфекциями. Разумеется, госконтроль этой проблемы должен быть ужесточён, в частности, необходим запрет на безрецептурный отпуск антибиотиков, а также подготовка квалифицированных кадров и оснащение больниц техникой для тестирования каждого пациента на чувствительность к тому или иному препарату.

Merano, Italy  
The Meran Kurhaus  
Мерано, Италия

**Международная конференция**  
International conference

## РОЛЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РАЗВИТИИ ЕВРОПЕЙСКОГО ТУРИЗМА

### THE ROLE OF RAILWAY IN THE EUROPEAN TOURISM

14-15 апреля / APRIL 2011

+7 (495) 988 2801

Генеральный партнер General Partner

Organizer Организатор

При поддержке Supported by

Генеральные информационные партнеры General Information Partners

Russian Railways

БИЗНЕС диалог

ГУДОК

# 8. | КАЛЕЙДОСКОП

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

11 апреля 2011 года

понедельник

№ 59 (24779)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

## Новости спорта

### Грязные игры

Столичный «Локомотив» потерпел второе поражение в сезоне, уступив на выезде самарским «Крыльям Советов» – 0:1.

Встреча «Локо» и «Крыльев» получилась по-настоящему грязной. И вина здесь вовсе не футболистов, ведь играть им пришлось в чудовищных условиях. Покрытие самарского стадиона «Металлург» напоминало не футбольное поле, а хорошо перепаханный огород после дождя. Но если три недели назад по этой причине игру «Крыльшек» и ЦСКА отменили, то матч с «Локо» решили всё-таки провести.

Поле никак не способствовало результативной игре, тем не менее обе команды умудрились создать несколько опасных моментов. У «Локо» опасно были Игнатьев и Глушаков,



Ужасный газон помешал форварду «Локо»

Майкону (слева) сыграть в полную силу

на удары которых хозяева ответили нескользкими опасными выпадами, но до поры до времени удачно играл голкипер железнодорожников Гильерме. Он несколько раз выручил свою команду и во втором тайме. У «Локо» же было не много шансов, и один из них у Фалья, который, едва выйдя на поле, сменив Сычева, угодил в перекладину. А за несколько минут до конца встречи ошибся после подачи углового Гильерме, выпустивший мяч из рук, и Джорджевич принёс самарцам первую победу в чемпионате. «По такой игре цена ошибки необыкновенно высока», – сказал наставник железнодорожников Юрий Красножан. – И, к сожалению, мы её допустили. Но не стоит всю вину валиить на вратаря. Он много раз нас выручил».

В сложных условиях проходил в Москве и матч между «Динамо» и «Кубанью». Выпавший в столице снег помешал командам показать качественный футбол, но удача оказалась на стороне динамовцев, победу которым принес удар Семшова. В другом субботнем матче «Краснодар» обыграл «Амкар» – 1:0.

### Негостеприимная Сибирь

«Локомотив-Кубань» на выезде уступил красноярскому «Енисею» – 76:80.

Визиты в Красноярск в этом году складывались для баскетболистов «Локо» неудачно. В «Финале четырёх» Кубка России, который проходил на берегах Енисея, железнодорожники потерпели два поражения. Был проигрыш и в чемпионате Профессиональной баскетбольной лиги. Краснодарцы рассчитывали на этот раз сломать неприятную традицию, но вновь проиграли. Уже после первой четверти гости проигрывали десять очков. Правда, коррективы, внесённые наставником «Локо» Кастутиносом Кемзурой, привели к тому, что «Локо» сумел в третий четверти сравнять счёт, а в четвёртой десятиминутке и выйти вперёд – 65:60. Однако удержать преимущество железнодорожникам не удалось, и в концовке они уступили.

– В первой половине матча мы играли ниже своих возможностей, – рассказал главный тренер «Локомотива-Кубань» Кастутинос Кемзур. – Во второй половине матча мы стали лучше бороться под кольцом, неплохо защищаться и не позволили сопернику совершать быстрых прорывов. В итоге смогли не только догнать, но и вести в счёте. Однако в критические моменты в защите сыграли не лучшим образом.

### Французские изгибы

Во Франции, в городе Кале состоялся 24-й международный турнир по художественной гимнастике Tournoi International du Pas-de-Calais.

Успешно выступила на нём победительница юниорского первенства России-2010, представительница РФСО «Локомотив» Евгения Иващенко, которая входит в состав молодёжной сборной России. Спортсменка из Москвы, конкуренцию которой составили гимнастки из 12 стран Европы, Северной и Южной Америки, выиграла юниорский турнир в многоборье, набрав за четыре упражнения 96,325 балла. Евгения Иващенко обошла занявшую второе место француженку Марину Летул на 8,634 балла. Третье место заняла американка Серена Лу – 87,558 балла.

Подготовил Роман Вишнёв

## 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 № С7-19219.

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

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

Номер веда Анна Зограф.

ЦЕРЕМОНИЯ ВРУЧЕНИЯ ПРЕМИИ «НИКА» ОТКРЫЛАСЬ ВЫСТУПЛЕНИЕМ МИХАИЛА ЕФРЕМОВА, ПРОЧИТАВШЕГО МОНОЛОГ ПЕРА ДМИТРИЯ БЫКОВА. ГЛАВНОЙ ТЕМОЙ МОНОЛОГА СТАЛИ АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РОССИЙСКОГО КИНЕМАТОГРАФА, А ИМЕННО ЕГО ВТОРИЧНОСТЬ: «МЫ ВСЕ ЖИВЁМ ВНУТРИ РЕМЕЙКА, ВСЕ КИНОВЕДЫ МОРЩАТ ЛБЫ – НОВЕЙШИХ ТЕМ ДЛЯ ФИЛЬМОВ МАЛО: РЕМЕЙК «ИРОНИИ СУДЬБЫ», РЕМЕЙК «СЛУЖЕБНОГО РОМАНА»...»

Самокритично заметив, что он и сам в некотором роде ремейк, Михаил Ефремов закончил выступление всё же на обнадёживающей ноте – дела в нашем кино не так плохи, как кому-то кажется. Алексей Учитель, чья лента «Край», снятая при поддержке ОАО «РЖД», получила «Нику» в номинации «Лучший игровой фильм», тоже настроен оптимистично:

– Российское кино находится в состоянии ожидания талантов прежде всего. У нас всё ещё много плохих картин и мало хороших, – сказал режиссёр «Гудка». – Но в этом году в премиальном соревновании участвовали, как никогда, сильные фильмы, они достойно представляют отечественный кинематограф в том числе и в мире. Давно не было года с таким ярким составом участников. Прежде всего в номинации «Лучший фильм». На этот раз были представлены картины не просто сильные, талантливые и интересные, но и разноплановые. Мне не то что приятно, а почтительно было сражаться с такими режиссёрами, как Балабанов, Попогребской, Федорченко... Именно поэтому результат был непредсказуемым.

– Ни одного заметного фильма «Ника» не пропустила, – согласен и режиссёр Вадим Абдышитов.

Действительно, надо поставить премии «Ника» в заслугу то, что она в отличие от чинного «Золотого орла» не чурается включать в соревнование картины яркие, но спорные и неоднозначные. Как, например, фильм Алексея Балабанова «Кочегар», высоко отмеченный кинокритиками. И пусть он не получил «Нику» ни в одной из номинаций, но уже одно то, что картина не прошла мимо внимания академиков,



«Край» Алексея Учителя и продюсера Константина Эрнста признан лучшим фильмом 2010 года

дорогого стоит. Алексей Герман-младший на прямой вопрос корреспондента «Гудка», чём «Ника» отличается от других премий, в том числе «Золотого орла», ответил:

– Это наименее зависимая от бизнеса и нетворческих составляющих премия. И наиболее честная.

– А почему здесь так мало сегодня молодых лиц?

– Их вообще мало в нашем кинематографе. Происходит, на мой взгляд, циничное скирингование старшим поколением младшего. Да и вообще репутация нашего кино уничтожена: мало историй успеха, много историй жульничества. И молодым в такой ситуации особенно сложно.

Тема репутации кино, его глобального влияния на умонастроения и серда звучала на церемонии награждения «Нику» в номинации «Открытие года» за фильм «Другое небо». У Алексея Попогребского, получившего «Нику» в номинации «Лучшая режиссёрская работа» за ленту «Как я провёл этим летом». Да и у композитора Андрея Карасева, награждённого за музыку к фильму «Овсянки». Он не просто сочинил необычные и пронзительные этномотивы к фильму, но и сам испонил, соединяя голос, скрипку и гитару, которую превратил в тибетский инструмент.

«8½». Выходил из кинозала, снова вставал в очередь за билетом и опять шёл смотреть. И так несколько раз. «Это кино перевернуло меня с ног на голову. Я даже написал стихотворение, посвящённое фильму, – признался Юрий. И добавил: – Того влияния, что кино имело на людей 20, 30, 50 лет назад, оно уже не имеет, его стало слишком много».

Явно, что менее пессимистичный взгляд на кинематографический процесс у режиссёра Дмитрия Мамули, которому Герман-младший вручал «Нику» в номинации «Открытие года» за фильм «Другое небо». У Алексея Попогребского, получившего «Нику» в номинации «Лучшая режиссёрская работа» за ленту «Как я провёл этим летом». Да и у композитора Андрея Карасева, награждённого за музыку к фильму «Овсянки». Он не просто сочинил необычные и пронзительные этномотивы к фильму, но и сам испонил, соединяя голос, скрипку и гитару, которую превратил в тибетский инструмент.

И всё же, если продолжить разговор об отличиях «Ники» от других российских кинопремий, надо признать, что она не зря считается самой душевной и почти домашней церемонией, несмотря на присутствие в зале 1600 человек. Немалая заслуга в создании этой атмосферы, без сомнения, принадлежит художественному руководителю и основателю премии «Ника» Юлию Гусману, чьи шутки не раз заставляли зал хохотать. А самые щемящие минуты наступили, когда на сцену вышел один из участников группы «УмаТрэн» Владимир Кристовский и запел свой хит «Проститься». Спев первый куплет, он ушёл со сцены, а песню продолжила Людмила Гурченко. На экране в это время шли кадры из фильмов с её участием. Зал смотрел их стоя.

Фильм Учителя «Край», кроме главной награды «Лучший игровой фильм», получил ещё призы в номинациях «Лучший оператор» (им стал Юрий Клименко) и «Лучшая мужская роль». Тут «Ника» досталась Владимиру Машкову, исполнившему в «Кре» роль машиниста Игната. Машков нарасхват у западных режиссёров: только что снялся в голливудской картине «Миссия невыполнима-4» на пару с Томом Крузом, а сейчас, находясь в Санкт-Петербурге, снимается во французской ленте «Распутин» на пару с Жераром Депардье. Поэтому с ним прямо во время церемонии в Театре оперетты был наложен телемост. Благодарить академиков, семью и родителей актёра вопреки традиции не стал, а вспомнил своего деда-машиниста, который привил ему любовь к железной дороге, и президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина, без чьей поддержки «Край» не был бы снят.

– На нашем фильме сложилась уникальная ситуация – благодаря поддержке РЖД мои замыслы ничем не ограничивались, – сказал Алексей Учитель. – Не думаю, что мне так повезёт ещё раз, во всяком случае не скоро. Тем не менее уже летом начинать новый проект. Буду стараться сделать шаг вперёд, ведь когда художник стоит на месте, то говорить о каких-то премиях, надеяться, что с тобой захотят работать лучшие в стране актёры, как Машков, бесполезно.

Людмила Петрова

## История

### Хранилище сочинений

В СТАРЕЙШЕЙ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ БИБЛИОТЕКЕ ОТРАСЛИ СОБРАЛИ 1,3 МЛН КНИГ

В МАНИФЕСТЕ ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА I ОТ 20 НОЯБРЯ 1809 ГОДА О СОЗДАНИИ НЫНЕШНГО ПГУПСа говорилось, что его «БИБЛИОТЕКА ДОЛЖНА ЗАКЛЮЧАТЬ В СЕБЕ ПРЕВОСХОДНЕЙШИЕ СОЧИНЕНИЯ, ДО ИНЖЕНЕРНОЙ НАУКИ ОТНОСЯЩИЕСЯ, РАВНО КАК ПЛАНЫ, КАРТЫ И ЧЕРТЕЖИ ВСЕХ ВОДЯНЫХ И СУХОПУТНЫХ СООБЩЕНИЙ».

Первые книги для неё закупили с помощью русского посла в Париже. В 1827 году из библиотеки графа Разумовского приобрели редчайший атлас под названием «Описание реки Дона, Азовского моря и Понта Эвклийского с изображением прокопа, коим предполагалось соединить Дон с Волгой».

К 1 января 1880 года основной фонд библиотеки насчитывал уже 22,6 тыс.

единиц хранения. В 1914 году она переехала в новое здание, в котором до настоящего времени располагается научный отдел. Структура библиотеки,

близкая к сегодняшней, сложилась к 1936 году. Тогда же выделенные из её фондов книги послужили основой для создания новых вузовских библиотек Ленинграда: Института инженеров водного транспорта, Института инженеров гражданской авиации, Кораблестроительного института.

В военные годы ящики с наиболее ценными материалами эвакуировали в Новосибирск. Оставшиеся в Ленинграде библиотекари в составе дружины местной противовоздушной обороны круглосуточно дежурили в здании университета.

Как рассказала директор библиотеки ПГУПСа Людмила Родионова, в настоящее время в ней собраны около

1,3 млн единиц хранения. Этими фондами постоянно пользуются около 13 тыс. читателей. В 2000 году в ней установлены автоматизированную информационную систему ИРБИС. Кроме традиционных карточных каталогов, здесь ведут и электронный.

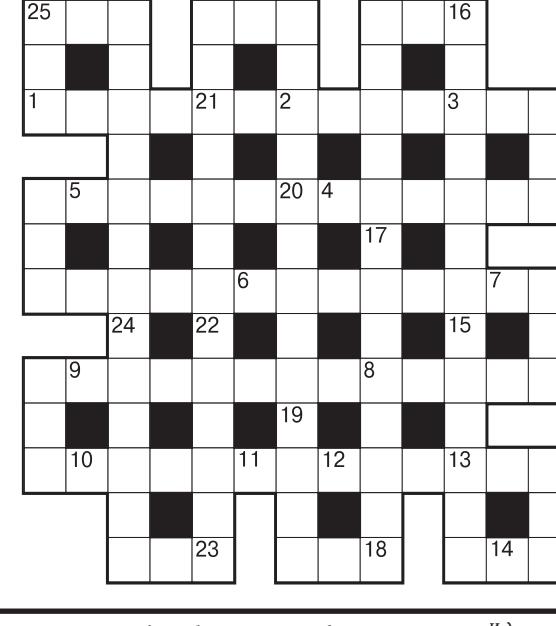
В будущем в библиотеке планируют отслеживать очередь электронных заказов на книги, оперативно информировать пользователей о свободных экземплярах заканченной литературы, о сроке возврата, а также организовать книговыдачу на основе штрихкодов. Всё это позволит существенно сократить время обслуживания читателей.

Андрей Стрельцов

## КРОССВОРД

1. Водочный конкурент домашнего производства. 2. Детский писатель, рассказавший о жизни сказочных коротышек. 3. Трубы, что в квартире тянутся до кранов. 4. Проба тех, кому каша мало. 5. Дублёр уставшего лётчика. 6. Ночной гость на кухне, встречающий отравой вместо хлеба-соли. 7. Его величество, вдохновивший бесчестное множество маний величия. 8. Рисунок в общих чертах. 9. «Шут гороховый» на съёмочной площадке. 10. Револьвер в американском варианте. 11. Зелёная букашка – «головная боль» растений. 12. Визит с повинной. 13. Единственное, что можно взять с дурака, согласно народной мудрости. 14. Сразу опускается, как только спектакль завершается. 15. Грузовик, разгружаемый шофёром в одиночку. 16. Что у ромашки отрывают, когда с её помощью гадают? 17. Гуяняны ряженых в Бразилии. 18. Линейка для «выписывания кренделя» на бумаге. 19. «Белоглавая лошадка» из детской песенки. 20. Учёный-птичник. 21. «Орган зрения» квартирной двери. 22. Двоё с копытами в одном спиртном. 23. Среди неметаллов лишь фтор активнее, чем он. 24. Неудобство при отсутствии удобства. 25. Вечнозелёный ядовитый долгожитель.

Составил Михаил Сергеев



## Ответы на кроссворд за 8 апреля

### ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Бормашина. 8. Урок. 9. Жнец. 11. Улерод. 13. Уступ. 15. Абрис. 17. Полип. 19. Манекен. 20. Цыганка. 21. Рафина. 23. Окалина. 24. Сетка. 25. Надел. 28. Итого. 30. Идеолог. 31. Аист. 32. Рука. 33. Запеканка.

### ПО ВЕРТИКАЛИ:

2. Откуп. 3. Милион. 4. Штириц.