

Реальный сектор российской экономики продолжает восстанавливаться. Однако темпы его роста снижаются второй месяц подряд. Стр. 5

Основным направлением работы главных инженеров станет внедрение инновационных технологий

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



От редакции

Зоркий глаз

Один из самых злободневных вопросов, связанных с безопасностью движения, – это изломы литых 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 обнаруженные 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 непредсказуемы.

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 угля в среднем в сутки отгружалось на сети ОАО «РЖД» для предприятий ЖКХ в течение первой недели апреля. Это 95% к заявленным объемам и к уровню прошлого года. Так, на Западно-Сибирской магистрали отгружалось 215 вагонов в среднем в сутки, на Красноярской железной дороге – 375.

Блиц

Росстат задумался над логистикой

Статистическая служба создаёт новый транспортный показатель



ФОТО: СЕРГЕЙ БОЖИЧЕВ

Александр Кевеш, заместитель руководителя Федеральной службы государственной статистики

Реформа официальной статистики, которая идёт уже пять лет, предполагает и изменения в наблюдениях за транспортной логистикой.

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

Запланированный подъём уровня Чебоксарского водохранилища может отрицательно сказаться на работе Горьковской магистрали. Сейчас железнодорожники оценивают возможные последствия такого решения.

В правительстве 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 энергетике Поволжья» Алексей Давыдов. – При сбросе воды на Горьковской ГЭС уровень воды в Нижнем Новгороде порой и сейчас достигает

сейчас идёт работа по совершенствованию статистического инструментария. А в дальнейшем планируется провести пилотное обследование 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 производственной цепочки, определить оптимальные направления для инвестиций.

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

– Одной из особенностей статистики транспорта была и оста-

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 Моховые 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: подтопления увеличат интенсивность образования провалов втрое, а их размеры – на 20%. При этом за последние семь лет вблизи участка скоростного движения Сейма – Доскино зафиксировано 11 новых карстовых деформаций.

Подъём уровня водохранилища усилит 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 подтапливаются, а в подвале вокзала уровень воды нередко достигает полутора метров. Тревогу вызывает положение узловых станций Сергач и Алатырь вблизи Суры и её притока Пьяны.

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

Промышленность

Скромное увеличение

Основной движущей силой станет строительная индустрия

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

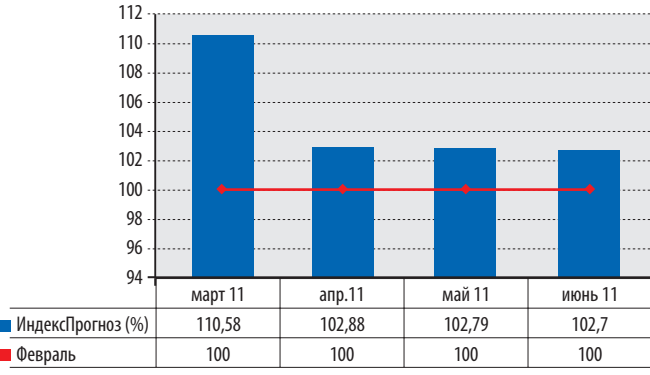
Согласно принятой методике сейчас базовым для расчётов месяцем (его показатели принимаются за 100%) стал февраль,

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

В досье

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



Беседовала
Юлия Громадская

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Определились с объёмами

В ходе летних путевых работ на Приволжской дороге отремонтируют более 520 км пути. В частности, будут проведены капитальный ремонт и реконструкция верхнего строения пути на 195 км, средний ремонт – на 150 км, подъёмочный и усиленный подъёмочный ремонт – на 177 км. «Бархатный» путь будет уложен на 195 км.

Снег унёс жизнь

На Красноярской магистрали вечером 6 апреля в результате снежного обвала погиб железнодорожник. Трагедия произошла на 142-м км перегона Чарыш – Лужба, одном из пяти самых лавиноопасных участков Чувшжанской дистанции пути КрЖД. Сейчас наблюдение в этом районе за состоянием снежного покрова на горных склонах ведётся круглосуточно. Это связано с возросшей опасностью схода лавин в период весеннего потепления. Погибший, начальник инженерно-геологической базы Дорожного центра диагностики пути КрЖД Александр Хохров, замерял плотность снега, находясь на безопасном расстоянии от мест отрыва лавин. По трагической случайности с горных склонов сошёл снег. Это специалисты называют снежным окатом. По объёму это несколько десятков кубометров снега. Для сравнения: средняя масса лавины – более 5 тыс. куб. м. Как пояснили «Гудку» на Красноярской магистрали, снежные массы не попали на путь, и движение поездов на этом участке не прерывалось. Причину гибели железнодорожника выясняет специальная комиссия.

В зоне особого внимания

В Находке планируется создать особую экономическую зону портового типа. Проект ОЭЗ на базе порта Восточный будет разработан приморскими специалистами до конца 2011 года. После этого его отправят на рассмотрение в Правительство РФ. Восточный определён местом создания особой экономической зоны в силу разных причин. Это незамерзающий глубоководный порт, помимо прочего имеющий прямой выход на Транссиб. Ещё один важный момент: он не стеснён городской инфраструктурой. «Создание портовой особой экономической зоны будет способствовать масштабному привлечению инвестиций, повышению привлекательности транспортной системы Дальнего Востока России для внешнеторговых и транзитных грузов, дальнейшему развитию Транссиба как кратчайшего пути из Азии в Европу», – подчеркнули в департаменте промышленности и транспорта Приморья.

Найдут общий язык

В рамках подготовки к проведению чемпионата по футболу Евро-2012 «Укрзалізниця» запланировала в этом году провести курсы иностранных языков для 2922 работников пассажирского хозяйства. Обучение прошли уже 460 железнодорожников, посещают курсы 1116 человек. Для поездных бригад, проводников и работников вокзалов с начала года закуплено 400 словарей, учебников и пособий по иностранным языкам.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Технологии

Ускорить процесс

Передовые методы работы иногда внедряются слишком медленно



ФОТО: ИРИНА КОТОВ

Основным направлением работы главных инженеров в ближайшей перспективе станет внедрение инновационных технологий. Многие инновации нашли применение уже сейчас.

В ОАО «РЖД» прошло заседание Совета главных инженеров. Открывая его, старший вице-президент компании Валентин Гапанович отметил, что на всех дорогах идёт реализация инновационных проектов, на основе которых компания и будет работать в ближайшие годы. «Практическое руководство внедрением инновационных технологий непосредственно на магистралях сети ложится во многом именно на аппарат главных инженеров. Особое внимание следует уделить проектам в комплексе управления движением, проектам, направленным на энергосбережение, внедрению подвижного состава нового поколения, реализации программы ресурсосбережения», – подчеркнул он. Вместе с тем на ряде магистралей инновационные проекты пока что внедряются не должными темпами. «Определены предприятия, на которых должно проходить

Основа работы компании – внедрение инновационных проектов

внедрение исключительно важного проекта «бережливое производство». Но пока что с сожалением приходится отмечать и то, что этой технологии повсеместно уделяется слишком мало внимания. Просто некоторые руководители и в центральном аппарате, и на линии не понимают, какой результат в плане налаживания оптимальных технологий процесса и экономии средств принесёт распространение этого проекта», – считает Валентин Гапанович.

О практической реализации некоторых проектов рассказали главные инженеры дорог. «На нашей дороге проводится эксперимент по построению твёрдого графика движения грузовых поездов на основе аппаратно-программного комплекса «Эльбрус». Получены очень хорошие результаты в повышении маршрутной скорости, на сортировочных станциях снижен простой транзитных вагонов, получена экономия электроэнергии в пассажирском движении», – отметил главный инженер Южно-Уральской дороги Анатолий Храмов.

Марьяна Балашкина

ЮБИЛЕЙ

Зачем человеку космос

На этот вопрос можно отвечать прагматично даже в самый романтический праздник

Завтра вечером Москва озарится всполохами праздничного салюта. Пятьдесят залпов прозвучат в честь 50-летия первого полёта человека в космос.

Подвиг Юрия Гагарина был сродни Дню Победы 1945 года. Только победы мирной – в космическом соревновании с США. До этого мы уже однажды выигрывали в октябре 1957-го, когда запустили первый искусственный спутник Земли. Но апрель 1961-го – это уже был триумф.

Между тем полёт Гагарина спустя полвека вызывает споры, сомнения у тех, кто предпочитает дела и проблемы земные тому, что проделают творить «учёные и романтики» вне Земли. Этому вопросу, конечно же, не 50 лет. Он из вечных. Зачем человеку космос?

За несколько дней до юбилея на него давал свой ответ и Владимир Путин, когда выступил на совещании «О перспективах развития российской космонавтики». Начал с того, что всё сделанное в предыдущие десятилетия назвал лишь первым этапом, на котором смелая мечта была воплощена «сначала в беспрецедентный технологический,



ФОТО: РИА «Новости»

научный проект, а затем и в подлинный общенациональный триумф». Поэтому сегодняшний этап премьер описал так: «У России действительно сильные позиции в освоении космоса. У нас есть передовые технологии, сильные кадры, уникальная производственная база и наземная инфраструктура. Наша спутниковая группировка насчитывает более 100 аппаратов, и она будет, конечно, последовательно наращиваться. Кроме того, только Россия, наряду с Соединёнными Штатами Америки и Китаем, обладает всеми технологиями и возможностями для пилотируемых полётов и сейчас играет ведущую роль в обеспечении

Россия должна расширять своё присутствие в космосе

программы Международной космической станции. Совместно с нашими партнёрами мы приняли решение продлить эксплуатацию станции до 2020 года».

О МКС говорил в своём выступлении и глава Роскосмоса Анатолий Перминов. Станция находится на орбите уже 12 лет. Счёт космонавтов, побывавших на ней, пошёл на третью сотню. В целом же «плодами» российской космической деятельности пользуются 130 стран. Правда, стоит эта работа недёшево. В прошлом году объём финансирования космических программ России составил 90

млрд руб. В нынешнем – сумма выросла до 115 млрд руб. «Сейчас наша страна ежегодно обеспечивает до 40% всех космических пусков в мире, и, думаю, что нам по силам увеличить эту долю ещё на пять, а то и на 10%, – сказал Путин. – Однако Россия не должна ограничиваться лишь ролью международного космического перевозчика. Нам нужно в целом расширять своё присутствие на глобальном космическом рынке, который, кстати, начиная с 2003 года вырос в 2,5 раза и составил около \$200 млрд. Это большой бизнес». Концепция космоса как бизнеса впечатляет. Но что она даёт, в частности, рядовому россиянину? На взгляд заместителя министра экономического развития Андрея Клепача, изучая, например, Луну, мы лучше понимаем Землю. Поэтому в беседе в корреспондентом «Гудка» он сказал следующее: «На мой взгляд, приоритетными в ближайшей перспективе должны стать не полёты в дальний космос, а рывок в освоении ближнего космического пространства. Здесь мы по определённым параметрам отстаём. Да, мы сделали серьёзный шаг с развитием системы ГЛОНАСС, на очереди

– поколение новых спутников. Но требуется ещё и большой рывок в совершенствовании так называемой наземной аппаратуры... А ведь достаточно вывести на орбиту несколько спутников дистанционного зондирования и можно улучшить геологоразведку. При наших-то просторах спутник в качестве «геолога» просто незаменим. Владимир Путин сделал акцент и на оборонной составляющей космической отрасли, подчеркнув, что безопасность России остаётся актуальной задачей. Но и он сам, и участники совещания в Ново-Огарёве как раз больше отвечали тем, кто ждёт от космоса практической пользы. Говорили о том, что космические технологии в ближайшее время будут всё больше использоваться для перевода российской экономики на современные рельсы, для выхода на глобальные рынки инновационной продукции и услуг. Инвестиции в космос – это новые возможности в образовании и медицине, это широкий доступ граждан к информации. И вообще недалёк день, когда могут появиться бюро «космических услуг» для регионов, муниципалитетов, предприятий и просто для граждан.

Ольга Соломонова

Октябрьская

Знают и помнят

Молодые волонтеры заботятся о могилах инженеров путей сообщения

В Санкт-Петербургском Новодевичьем монастыре в субботу прошёл день памяти инженеров путей сообщения.

Молодые железнодорожники не первый год приводят в порядок захоронения в некрополе Новодевичьего монастыря. Благотворительная программа «Гордость российских железных дорог» нацелена на восстановление исторической справедливости в отношении личностей, незаслуженно вычеркнутых из истории России. «Инициатива волонтеров крайне важна – сохранить и увековечить память о тех, кто вписал славную страницу дел в историю. Важно также, что проект поддержали широкая общественность и правительство города на Неве», – отметил

общения началась комплексная реставрация некрополя. Позже к этой работе присоединилась молодёжь Октябрьской магистрали. В некрополе проходили субботники. А с 2008 года в рамках благотворительной программы «Гордость российских железных дорог» студенты помогали учёным собирать сведения о тех, кто внёс весомый вклад в развитие России. Накопленный материал лёг в основу книги, которая готовится в печать. Участие молодёжи в данной программе, как отметил Владимир Якунин, способствует воспитанию у юного поколения патриотизма и гордости за тех, кто составил славу российских железных дорог. При этом президент ОАО «РЖД» согласился с тем, что дальнейшая работа по



ФОТО: ИРИНА КОТОВ

Владимир Якунин вместе с волонтерами возложил цветы на могилы инженеров путей сообщения

президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, отдав дань памяти похороненным в некрополе. Новодевичье кладбище основано в 1849 году. На нём покоится прах многих выдающихся граждан России: поэтов Фёдора Тютчева, Николая Некрасова, художника Михаила Врубеля, врача Сергея Боткина. На кладбище свыше ста могил инженеров и работников железнодорожного ведомства. Здесь похоронены три министра путей сообщения, а также строитель железной дороги Москва – Ярославль, заместитель министра путей сообщения Андрей Дельвиг, основатель школы мостостроения в России Николай Белелобский, создатель паровоза серии «Щ» Николай Щукин. В 1930-е годы кладбище было закрыто, а в конце 1960-х разграблено (пострадало более четырёхсот монументов). В 1989 году по инициативе Петербургского госуниверситета путей со-

приведению в порядок захоронений, многие из которых ещё находятся в аварийном состоянии, требуют средств. Но можно найти способы их привлечения вместе с фондом «Центр национальной славы» и Комитетом по государственному контролю, использованию и охране памятников истории и культуры Санкт-Петербурга. «В моей жизни было несколько событий, которые представляются теперь неслучайными. Они выстроились в единую цепь, которая привела меня в Новодевичий монастырь. В частности, когда-то я привёз в Россию для православной церкви икону. Она была передана именно Новодевичьему монастырю. Затем я узнал об инициативе волонтеров. И вот теперь я не мог не побывать здесь», – рассказал Владимир Якунин.

Андрей Лазарев, сов. корр. «Гудка» Санкт-Петербург

Некоммерческое партнерство в области пожарной безопасности на железнодорожном транспорте «ПожелДор» приглашает заинтересованные компании и индивидуальных предпринимателей к сотрудничеству для повышения качества выполнения работ и оказания услуг в области пожарной безопасности членами саморегулируемой организации.

Дополнительная информация по тел.: 8 (495) 979-45-80.
E-mail: poggeldor@gmail.com

Конкурс

ЗАО «НефтеТрансСервис» приглашает организации принять участие в предварительной квалификации к конкурсу по выбору потенциальных покупателей по приобретению металлолома, образующегося в результате ремонта и разделки вагонов собственности/аренды ЗАО «НефтеТрансСервис».

Требования к покупателям:

- предоставление документов согласно Перечню документов для предварительной квалификации (прилагается);
- работа на рынке по заготовке и переработке металлолома более года;
- наличие площадок по заготовке, переработке и хранению металлолома;
- годовая выручка по форме №2 «Отчет о прибылях и убытках» не менее 30 млн руб.

Перечень документов для предварительной квалификации, а также дополнительную информацию вы можете получить по телефону: (495) 660-46-25, 8 (937) 201-77-34.

Контактные лица – **Зернин Антон Владимирович, Арстаналиева Мария, e-mail: tender@ntsmail.ru.**

В случае положительного заключения по результатам прохождения предварительной квалификации и принятия решения о начале проведения тендеров претендентам будет направлено соответствующее уведомление с инструкциями по подготовке коммерческих предложений.

На размещение объявлений в разделе «Classified» действуют специальные цены.
Тел.: (495) 624-62-71, 641-05-66; факс: 624-78-53; e-mail: welcome@gudok.ru

РЕКЛАМА

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» Мархаббат 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 ждём по нескольким направлениям: колёсный завод, завод по производству механизмов перевода стрелок и производство контактных температурных сенсоров», – рассказал Мархаббат 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 обязать казахстанские компании закупать именно внутреннюю продукцию, что сделает её востребованной. Если вольты 4 млрд евро, как ожидается, то окупаемость придёт 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

Актив

Ограниченный аукцион

ПГК отдадут стратегическому инвестору



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 по 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 эксперт 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.

Сохраняющийся интерес к покупке ПГК подтвердил «Гудку» и пресс-секретарь UCL Holding Дмитрий Байков, 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 заняла Северо-Кавказская железная дорога, второе и третье – Приволжская и Дальневосточная железные дороги.

Рейтинг предприятий пассажирского хозяйства ОАО «РЖД» составляется уже третий год. На этот раз впервые его расчёт произведён 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 осуществляет 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 Башкортостанская 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, – населённость 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 населённость вагона рассчитывается через показатели пробега, она характеризует интенсивность использования не всего рабочего парка, а только вагонов, курсирующих в поездах.

В связи с этим для наиболее полной оценки эффектив-

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

Также при подсчёте результатов 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 – отчётные данные из информационного хранилища «Пригородные перевозки», справки оперативной отчётности, данные предшествующего периода об эксплуатируемом парке и данные «горячей линии» ОАО «РЖД».

Александра Васильева

Вандалы

Месть хулиганов



Ущерб, наносимый вандалами, оценивается в тысячи рублей

После неудавшейся попытки прокатиться без билета в поезде дальнего следования хулиганы закидали его камнями.

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 приняли 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 розыск нападавших. Подобный вид хулиганства сложно раскрыть. Предстоит проработать все жилые массивы и школы Еманжелинска», – отмечает сотрудник Южно-Уральского ЛУВДТ Елена Елимахова.

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 вагоном, уже составил свыше 80 тыс. руб, пригородным поездам – превысил 200 тыс. руб.

Евгения Мусихина, сов. корр. «Гудка» Челябинск

Интервью

Расширение инструментария

На Московской дороге усилили роль и значимость Региональной оперативной комиссии

>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 Жеча 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 «Аэро-экспресс». 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, Болшево, Павшино, 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-



ФОТО: ИРИНА ВОЛКОВИЧ

ными производственные затраты. Сегодня реформы уже дают реальный положительный результат. Выделились в самостоятельные вертикали основные функциональные блоки, тесно увязанные в едином технологическом процессе переевозок. В результате нам удалось реально увидеть, оценить издержки и влияние той или иной структуры на этот основной блок нашей деятельности. Главная задача проводимых преобразований – это снижение транспортной нагрузки на экономику страны.

В рамках реорганизации структуры управления начальники железных дорог наделены дополнительными полномочиями в отношении территориальных структурных подразделений дирекций и дочерних компаний. Они касаются практически всех сфер деятельности подразделений. Это регулирование технологических, технических, нормативных вопросов, приостановка принятых руководителями подразделений решений, применение дисциплинарных взысканий, премирование. Считаю, что этих функций на данном этапе вполне достаточно для осуществления корпоративной и технологической координации. И они уже реализуются на дороге. Мы активно нарабатываем опыт координации работы структур.

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

Эффективным инструментом осуществления этих функций является Региональная оперативная комиссия. Мы усилили её роль и значимость. Заседания комиссии проводятся еженедельно 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 сохраняем горизонтальные технологические 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

мы сразу ощутили увеличение вала ремонта в ущерб ремонту по номенклатуре. То есть вместо востребованных, скажем, для погрузки руды полувагонов предпочтение отдавалось ремонту менее дефицитных

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 работы.

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 балловую оценку содержания пути в 2010 году до 28 единиц. При этом котел 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 привести 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-

фессионализм персонала, своевременная постановка локомотивов на ремонт. Более того, на протяжении последних лет компанией реализуются целенаправленные меры по обновлению локомотивного парка. От того, насколько качественно и эффективно осуществляется ремонт локомотивов, напрямую зависят организация перевозочного процесса, затраты, связанные с ним. Именно поэтому он находится в зоне нашего внимания.

Так достигается неразрывное, постоянное участие в решении всех вопросов обеспечения перевозочного процесса всеми подразделениями вертикально интегрированных структур.

– Как бы вы охарактеризовали сегодняшнее состояние дел в сфере сотрудничества руководства МЖД и команды нового мэра Москвы?

– Все основные вопросы, связанные с ликвидацией «узких» мест в железнодорожной инфраструктуре на МЖД, включены в Генеральную схему развития Московского железнодорожного узла, которая была согласована президентом нашей компании Владимиром Якуниным и утверждена постановлением правительства Москвы в 2008 году. В связи с негативными последствиями экономического кризиса произошла естественная корректировка как со стороны города, так и со стороны компании по строительству объектов, предусмотренных Генеральной схемой. Тем не менее осуществление отдельных проектов по ликвидации «барьерных мест» в настоящее время носит приоритетный характер. Руководство Московской дороги работает в тесном сотрудничестве с правительством Москвы

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 покрытия железнодорожных магистралей на ряде направлений и возведения 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

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%. Вес 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%. Оборачивание вагона ускорено 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 допустимой скоростью движения грузовых поездов до 90 км/ч. Сегодня она составляет 906 км.

Эксперимент

С «Ермаком» и «Витязем»

Впервые 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 Совгавани 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 электровазы серии ЗЭС5К «Ермак». Далее поездка продолжилась с тремя тепловозами 2ТЭ25А «Витязь», поступившими в начале года в локомотивное эксплуатационное депо Тынды. 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-



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАТКО

ход дизельного топлива по сравнению с 3ТЭ10МК на 15%.

В столицу БАМа шеститысячник пришёл в прошлую пятницу. После ТО-2 и экипировки тепловозов состав повышенного веса отправился по участку Тынды – 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 Оунэ до Высокогорной, между которыми расположен старый Кузнецовский тоннель, будет определена новая технология движения экспериментального поезда до конечного пункта. Пока что путь через Кузнецовский 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 идут составностью 65 вагонов, то от Комсомольска до Высокогорной – 48-49.

Снять ограничения поможет обходной участок дороги с новым Кузнецовским 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 образованию дополнительных несоответствий содержания рельсового колеи, его надо будет 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 инвестпрограммы развития железнодорожной инфраструктуры.

ИГНАТ ВЫГОИН

Модернизация

Оптический контроль

В депо Санкт-Петербург испытали новый комплекс диагностики

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

Учёные университета проверили 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 проверяемой детали.

По результатам выявленных компьютером аномалий изображения 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-



ФОТО: АЛЕКСАНДР ПОРШИНОВ

С помощью новшества выявляют микротрещины в металле

ции позволяет делать снимки поверхности с частотой один кадр в секунду, причём размер каждого снимка составляет 64х48 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 учёными 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 износам в процессе эксплуатации. Кроме того, подобным образом можно будет судить 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 особого 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 сезонного 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.PHOTOPOST.RU

со снижением темпов роста в промышленности в целом (по данным Росстата, в январе по отношению к аналогичному периоду предыдущего года индекс выпуска продукции 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 мартом 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 ско-

Снижение темпов роста индикатора

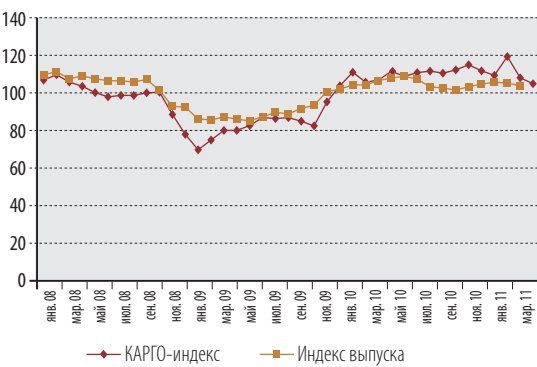
второй месяц подряд говорит

о замедлении скорости выхода из кризиса

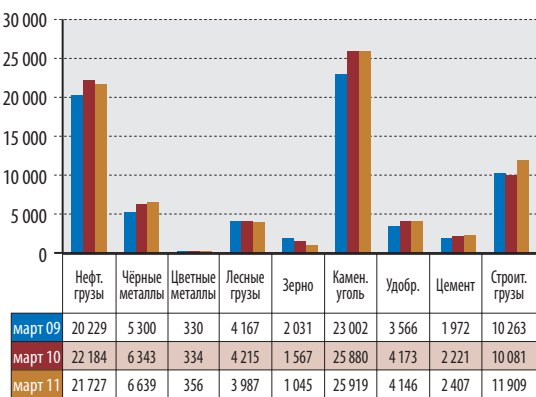
снижением роли этого товара в экономике страны во время кризиса. Этим же объясняется и уменьшение доли строительных грузов (–6,54 п.п., до 19,39%). Помимо этого, снижение зафиксировано по

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 прогно-

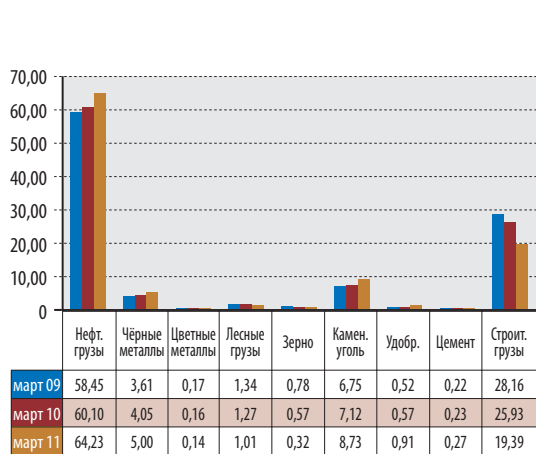
Динамика КАРГО-индекса и индекса выпуска по базовым отраслям экономики (Росстат) по отношению к аналогичному периоду прошлого года, %



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



Структура КАРГО-индекса, %



ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Скромное увеличение

>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 мартом – 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 будут 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. Достаточно высокие результаты могут быть показаны в производстве железобетонных конструкций, а также удобрений. Серьёзный рост ожидается в выпуске 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 добычи угля.

В целом тенденции изменений в грузовой базе российских железных дорог в 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 ГРОМДСКАЯ

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%).

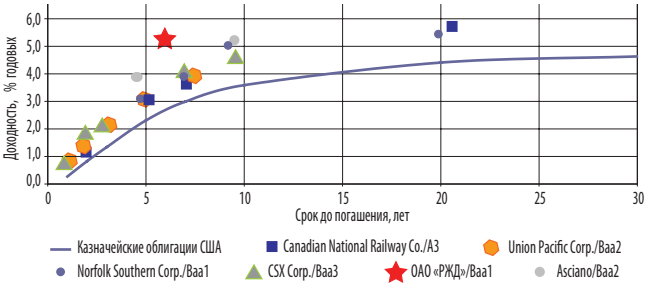
Большинство финансовых аналитиков сходятся на том,

Котировки акций железнодорожных компаний на мировых биржах

Компания	Описание	Регион	Капитализация, \$ млрд	Валюта	Котировка*	Динамика, %	
						За неделю	С начала года
Union Pacific Corp.	Грузовые перевозки, инфраструктура	США	47,3	USD	95,66	–2,66	3,24
Canadian National Railway Co.	Грузовые перевозки, инфраструктура	Канада	34,1	CAD	70,70	–3,12	6,56
CSX Corp.	Грузовые перевозки, инфраструктура	США	28,7	USD	76,92	–3,11	19,05
Norfolk Southern Corp.	Грузовые перевозки, инфраструктура	США	25,5	USD	67,69	–2,35	7,75
East Japan Railway Co. Ltd	Грузовые перевозки, инфраструктура	Канада	10,9	CAD	60,30	–3,23	–6,69
Kansas City Southern Railway Co.	Грузовые перевозки, инфраструктура	США	5,6	USD	52,01	–4,52	8,67
Genesee & Wyoming Inc.	Грузовые перевозки, инфраструктура	США	2,3	USD	56,79	–1,98	7,25
VTG AG	Грузовые перевозки	Германия	0,5	EUR	16,91	2,80	12,77
Asciano Ltd	Грузовые перевозки, инфраструктура	Австралия	5,3	AUD	1,72	–1,71	7,84
QR National Ltd	Грузовые перевозки	Австралия	9,2	AUD	3,57	4,39	29,82
East Japan Railway Co. Ltd	Пассажирские перевозки	Япония	21,6	JPY	4585,00	0,33	–13,16
Central Japan Railway Co.	Пассажирские перевозки	Япония	15,9	JPY	63000,00	–2,78	–7,35
Go-Ahead Group PLC	Пассажирские перевозки	Великобритания	0,9	GBX	1322,00	–0,60	0,08
National Express Group PLC	Пассажирские перевозки	Великобритания	2,0	GBX	239,56	–2,77	–4,56
«ТрансКонтейнер»	Грузовые перевозки	Россия	1,4	USD	11,00	4,76	19,57
Globaltrans Investments	Грузовые перевозки	Россия	3,0	USD	18,99	–0,05	11,71

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

Валютные облигации



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 прошло-

технологическому развитию он озвучил список из десяти мер, которые помогут улучшить инвестиционный климат России. На их основании в дальнейшем был подготовлен список поручений. В том числе правительство до 15 мая нынешнего года должно обеспечить принятие нормативно-правовых актов, которые наделят Минэкономразвития правами для отмены действия законов, затрудняющих ведение бизнеса. Глава государства также дал поручение «в целях устранения влияния государственных компаний на инвестиционный климат утвердить график приватизации на ближайшие три года». Правительство должно представить этот документ также до 15 мая. При этом госкомпаниям должны снизить свои материальные затраты в расчёте на единицу продукции как минимум на 10% ежегодно в течение трёх ближайших лет. Соответствующие доклады будут представляться главе государства ежеквартально, начиная с 1 октября 2011 года. Также государственные и частные организации обязаны обеспечить более эффективный доступ к корпоративной информации, а власти до 1 июня – продумать механизм снижения страховых взносов.

Кроме того, президент дал поручение генпрокурору Юрию Чайке подготовить к 15 апреля проект федерального закона, определяющий особый механизм рассмотрения жалоб бизнеса на действия или бездействия чиновников, которые содержат обвинения в коррупции. Для материальной поддержки системных преобразований в экономике к середине лета должен быть создан специальный фонд прямых инвестиций. Ему президент уже поставил задачу «обеспечить приток иностранных инвестиций, не менее чем в пять раз превышающих размер самого фонда». При этом Дмитрий Медведев особо подчеркнул, что государство должно выйти из капитала этой организации уже через 7–8 лет.

Подробная информация о значениях КАРГО-индекса и методологии его расчёта представлена на сайте cargoindex.ru. ЮЛИЯ ГРОМДСКАЯ

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 железобетонные	тыс. куб. м	1495,3	1842,7	1770,3	1746,4	1841	

ТАБЛИЦА СООТВЕТСТВУЕТ МАТЕРИАЛАМ В АРХИВЕ

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 присоединена к отпуску за следующий рабочий год.

Яков Купреев, главный правовой инспектор труда Роспотребнадзора

ФЕЛЬЕТОН

Дорожный триллер



РИСУНОК СЕРГЕЯ ТЮНИНА

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, прочитай 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 воспринимаящем 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 полутра суток путешествия, – продолжил делиться своими дорожными впечатлениями Пётр Алексеевич. – Ехавший надо мной на верхней полке гражданин Сотников ночью и в последующий день неоднократно прыгивал с полки на меня, не пользуясь лестницей».

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

– Это что же за человек такой?! – возмущался Григорий Фёдорович. – Это каким же особым цинизмом нужно обладать, чтобы прыгивать 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 изливаться 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 перелёстывали через край. – А проводник, интересно, куда смотрел?! Когда у него, можно сказать, под носом такое издевательство 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 прореагировала, и всё продолжалось до Ростова-на-Дону, где он вышел. И мы выбросили за ним вслед пустую бутылку из-под коньяка».

«Представьте, 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 уважаетому 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 проводницы Красниковой компенсацию потребовал, – продолжил размышлять Григорий Фёдорович. – За бездействие. И с начальника поезда: за то, что мер к бездействию проводниц не принимает, а они беспреступственно возят таких, мягко говоря, попрыгунчиков. Надо же Петру Алексеевичу потери компенсировать! Восполнить ущерб, нанесённый своим жизненно важным органам, и съеденный чужим человеком завтрак надо бы вернуть или тоже компенсировать! Чтобы другим неповадно было – таких бесцеремонных граждан не только в вагонах поезда, на каждом углу встретишь. Всех их – в суд!

СУДЬБА

Точное попадание

Если нашёл своё призвание, не стоит гнаться за карьерным ростом

Валерий Колотыгин мог десятки 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 долги. Ещё вчера крепкий снег плавился, как сливочное масло на сковородке. Если не знать, что завтра закружат метели, то вполне можно купиться на это почти летнее благолепие.

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

Аккуратно огибая лужи и перешагивая ручейки, мы с ним идём к электровозу ЭППП.

– 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 комфортно: человеку вновь в поездку, а здесь я с 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 правительственной 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 из меня из помощников почётный железнодорожник, да и на магистрали таких маловато. А тут такая ещё одна награда. Помощником она вообще достаётся 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 ещё не одну тысячу километров, выслушал десятки поздравлений, в том числе и от начальника дороги, но остался прежним Вениаминовичем, к мнению которого прислушиваются и машинисты.

– Говорят, помощников редко награждают, – подначиваю Колотыгина, привычно пересекающего колею за колёс. – А здесь и почётный, и заслуженный...

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

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

– У нас говорят: выбрал профессию железнодорожника – работай так, чтобы профессия выбрала тебя. Валерия выбрала профессия, он рождён 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 ПТУ-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 устраивает, – говорит Колотыгин.

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



ВАЛЕРИЙ КОЛОТЫГИН СВОЁ ПРИЗВАНИЕ НАШЁЛ

учиться на помощника машиниста. Сказался пример отца Вениамина Петровича, который работал слесарем по ремонту паровозов в Черемхове 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, дисциплины требует, постоянного самообразования. Многие не выдерживают. Со мной в Зиме учились человек тридцать, а сейчас остались трое, кто, как и я, тридцать лет отработал. Остальные отселились: кто по здоровью, кто по дисциплине, – вздыхает Колотыгин.

В важности и необходимости своей работы он никогда 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 букса горит или что-то отвалилось... Не сомневается и в том, что

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 в сторону Зимы.

– Тронулись. Видим, пути перебегают мужчина и женщина с ребёнком. Торопились на электричку. Подаём звуковые сигналы, свистим, тормозим. Мужчина успевает перебежать, 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 колеей, мы остановились. Волосы дыбом, но рейс продолжать нужно.

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

– Едем со стороны Зимы. С Усолья нам навстречу с грохотом несётся грузовой поезд. А на третьем пути в сторону станции Иркутск-пассажирский с Черемхова 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. Подаём 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: обрывается парень, видит надвигающийся состав и кричит, 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 немало в него вложили, чтобы из Колотыгина получился надёжный помощник. Начинал он с машинистом Николаем Козыревым, затем 15 лет отработал в паре с почёт-

ным железнодорожником Борисом Сдобным, а сейчас у него уже четвёртый машинист Валерий Капитов.

– Добрая, дружная семья продлевают век, – говорит Колотыгин. – Вместе с супругой Татьяной Васильевой вырастили сына и дочь, они также работают на дороге. Есть внук и внучка. Вместе работаем и отдыхаем на даче, где у нас растёт великоленая клубника, которую мы привезли из далёкого Мичуринска. Ездим на Братское водохранилище, на Байкал, и тогда беру баян или гитару. Палатка, костёр, свежий воздух, родные лица... Что ещё надо, чтобы чувствовать, что жизнь идёт как надо? – спрашивает Колотыгин и берётся за поручень, чтобы забраться в кабину локомотива.

И здесь опять у него полное попадание, как и в профессию. Если ценят тебя в коллективе, а дома надёжный тыл, то жизнь действительно катится, как по рельсам.

СЕРГЕЙ КЕЗ,
СОВ. КОРР. «Гудка»
Иркутск
Фото автора

ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

Медали не в счёт

ОПРЕДЕЛЁН КРУГ ПЕНСИОНЕРОВ, КОТОРЫМ ПРЕДОСТАВЛЯЮТСЯ ЛЬГОТЫ

– Человек я далеко не молодой – скоро исполнится 80. Родился в Дагестане, там же учился, окончил Дагестанский университет, преподавал математику ребятишкам. С 1967 по 2001 год работал учителем математики в железнодорожной средней школы № 45 в городе Хачмаса в Азербайджане. В 2003-м вернулся в Дагестан. В настоящий момент живу в станции Араблинской Дербентского района. Ветеран труда, награждён двумя трудовыми медалями. До приезда в Дагестан пользовался услугами для железнодорожников, а сейчас никаких льгот не имею. В совете ветеранов станции Дербент на мою просьбу по этому поводу ответили отрицательно – мол, не положено. Вот решил узнать, действительно ли это так, тем более что этот вопрос волнует не меня одного.

Абигюль Абсаламов

Дагестан
– Уважаемый Абигюль Абсаламович! В соответствии с коллективным договором

ОАО «РЖД» на 2011–2013 годы обязательным условием для предоставления социальных гарантий неработающим пенсионерам, кроме длительного стажа работы, является увольнение в связи с выходом на пенсию непосредственно из ОАО «РЖД» или – до 1 октября 2003 – из организации федерального железнодорожного транспорта, имущество которых внесено в уставный капитал ОАО «РЖД».

Лицам, уволенным в связи с выходом на пенсию из организаций, ранее входивших в систему федерального железнодорожного транспорта (железнодорожные школы, техникумы, училища, детсады и др.), а впоследствии ликвидированных или переданных в ведение территориальных органов исполнительной власти, муниципалитетов и других организаций, социальные гарантии по коллективному договору РЖД не предоставляются.

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



ФОТО: АНДРЕЙ КОЛЫБИН

Благодарность

Пациенты дали высший балл

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

В отделенческой больнице на станции Волховстрой-1 после капитального ремонта открылось неврологическое отделение, которым заведует Светлана Лаврентьева.

Все, кому довелось общаться с этой милой женщиной, отмечают не только её природное обаяние и красоту, но в первую очередь высокий профессионализм, чуткое отношение к пациентам, внимательность и доброжелательность к коллегам.

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 звать своё дело дано не каждому.

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

как Светлана Юрьевна. Улыбка и исходящее от неё тепло располагают к открытости, чувствуешь, что ей можно довериться. Уважение коллег – это одна сторона признания профессиональных и человеческих качеств врача. Благодарность и любовь пациентов – самая высокая оценка его труда.

Под руководством Лаврентьевой отделение содержится в идеальном порядке. Работают здесь замечательные, отзывчивые люди. В их числе медсёстры Нина Сорокина и Мария Смородина, за плечами которых более 20 лет профессионального стажа, молодая,

ПАЦИЕНТКА БЛАГОДАРИТ СВЕТЛАНУ ЛАВРЕНТЬЕВУ (СЛЕВА)

но подающая большие надежды старшая медсестра Валентина Степанова, сестра-хозяйка Нина Бородуля, санитарочка Капитолина Игнашкина.

Мы благодарны им за лечение и здоровье, которое они нам вернули. Низкий им поклон, спасибо за заботу и внимание.

Наталья Степанова, Анна Лазько, бывшие работницы Волховстроевской дистанции гражданских сооружений НГЧ-11

Инициатива

За открытыми дверями

В России появится сайт с расценками на услуги управдомов



КОММУНАЛЬЩИКОВ, СКРЫВАЮЩИХ ИНФОРМАЦИЮ О СЕБЕ, НАКАЖУТ ШТРАФАМИ И ДИСКВАЛИФИКАЦИЙ.

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 обяжут 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 наказывать рублём. 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. – не маленький, это треть оборота средней управляющей компании, говорит исполнительный директор Ассоциации некоммерческих организаций ТСЖ и ЖСК Евгения Юнисова. Такое наказание может быть серьёзным ударом по бюджету управдомов. «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 управдома – 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» Владилена Прокофьева, в стране нет конкуренции в сфере управления жильём, 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 жильём 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 пройдёт 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» пройдёт в течение трёх 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 стендах партнёров. 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. 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 и получить электронный билет, который действителен во все дни проведения выставки.

ГАЛИНА РОМАНЦОВА

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 подъёме? 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 MIPIS/«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. Мультимодальные контейнерные перевозки: проблемы и пути их решения. Современные транспортно-логистические технологии. Контейнерные 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.

– 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 приёма 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 несерьёзным отношением потребителей к использованию лекарств, с

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

другой – активным и не всегда оправданным использованием антибиотиков в сельском хозяйстве, есть ещё недобросовестная реклама антибиотиков, недостаточный уровень гигиены в медучреждениях и т.д.

– Существует немало антибиотиков, практически вся медицина основана на них, но парадокс в том, что лечить нечем, – отметил Андрей Дехнич, заместитель директора НИИ антимикробной химиотерапии. – Например, в 20% случаев распро-

странённую инфекцию 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 туберкулёзом и многими другими инфекциями. Разумеется, госконтроль этой проблемы должен быть ужесточён, в частности, необходимы 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

Организатор
Organizer

При поддержке
Supported by

Генеральные информационные партнеры
General Information Partners

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 били Игнатьев и Глушаков,



Ужасный газон помешал форварду «Локо» Майкону (слева) сыграть в полную силу

на удары которых хозяева ответили несколькими 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 Фалля, 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 валить 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 принёс 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 складываются 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» Кястутисом Кемзурой, привели к тому, что «Локо» сумел в третьей 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» Кястутис Кемзура. – 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 французкенку 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 № 0С77-19219. Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Росприродель. Индекс 50019 http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info

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 обнадеживающей 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 «Гудку». – 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 почётно было сражаться с такими режиссёрами, как Балабанов, Попогребский, Федорченко... Именно поэтому результат был непредсказуемым.

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

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 «Юечгар», 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», чем «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 сжирание 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 умонстроения и сердца звучала на церемонии «Ники» доминантой. Получавший приз в номинации «Честь и достоинство» Сергей Юрский вспомнил, как 50 лет назад он посмотрел на Московском кинофестивале фильм Федерико Феллини

«8½». Вышел 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 Юрский. 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 ещё и сам исполнил, соединяя голос, скрипку и гитару, которую превратил в тибетский инструмент.

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 НЫНЕШНЕГО 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 Эвкийского с изображением прокопа, коим предполагалось соединить Дон с Волгой».

Это был первый проект Волго-Донского канала, составленный ещё в петровскую эпоху.

Впоследствии наряду с литературой по водным и сухопутным путям сообщений фонд библиотеки пополнялся книгами по мостостроению, архитектуре и строительству, истории и географии, военному делу, словарями и энциклопедиями. В ней начинает складываться богатейшая коллекция по железнодорожному делу.

К 1 января 1880 года основной фонд библиотеки института 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 установили 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 заказанной литературы, о сроке возврата, а также организовать книговыдачу на основе штрихкодов. Всё это позволит существенно сократить время обслуживания читателей.

Андрей Стрельцов

Регионы

Убойный аргумент

ПЕНСИОНЕРКА ОБВИНИЛА МЕСТНЫХ ЧИНОВНИКОВ В СМЕРТИ ПОРОСЯТ

ПОКА ЖИТЕЛЬНИЦА ВЕРХНЕГО КАРЕЛУША ОМСКОЙ ОБЛАСТИ ГАЛИНА ИЛЬЧЕНКО ХОДИЛА ПО КАБИНЕТАМ ЧИНОВНИКОВ И СОБИРАЛА СПРАВКИ, ПОГИБЛИ 19 ПОРОСЯТ.

За 30 лет работы в школе она заработала пенсию 2,5 тыс. руб. Чтобы не умереть с голоду, женщине пришлось переехать в деревню и жить натуральным хозяйством. Под выращивание кормов она взяла в аренду участок земли, а в 2009 году решила оформить его в собственность. Но из-за бюрократов ей пока так и не удалось приблизиться к цели. В последний раз Галина полдня ходила по кабинетам, а за это время у неё дома опоросилась свинья, и без пригляда все поросята погибли. В знак протеста пенсионерка обвешалась мёртвыми тушками и вместе с сельскими активистами устроила митинг под окнами управы. Акция началась под песню Газманова «В поле свежий ветер пролетел». Протестующие и прежде приводили на площадь баранов, козла с петухами, но Галина обошла всех. Её креативный ход поразил не только самих митингующих, но и полицейских.

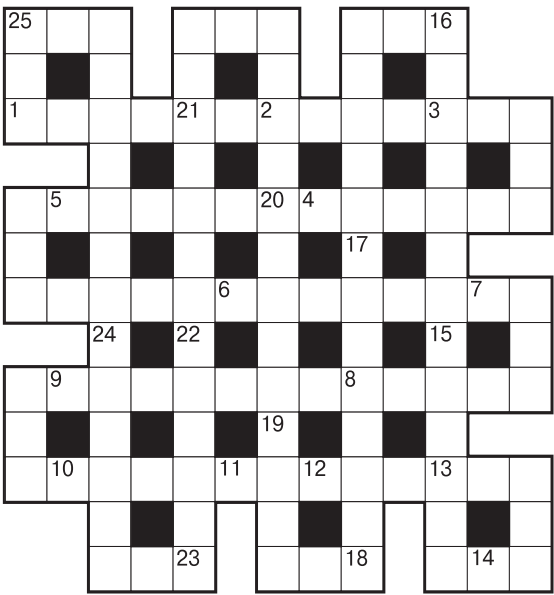
Елена Кудрявцева

Кроссворд

1. Водочный конкурент домашнего производства.
2. Детский писатель, рассказавший о жизни сказочных коротышек.
3. Трубы, что в квартире тянутся до кранов.
4. Просьба тех, кому каши мало.
5. Дублёр уставшего лётчика.
6. Ночной гость на кухне, встречаемый отравой вместо хлеба-соли.
7. Его Величество, вдохновивший бессчётное множество маней 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

14. Сразу опускается, как только спектакль завершается.
15. Грузовик, разгружаемый шофёром в одиночку.
16. Что у ромашки отрывают, когда с её помощью гадают?
17. Гулянья ряженных в Бразилии.
18. Линейка для «выписывания кренделей» на бумаге.
19. «Белогривая лшадка» из детской песенки.
20. Учёный-птичник.
21. «Орган зрения» квартирной двери.
22. Двое с копытами в одном спиртном.
23. Среди неметаллов лишь фтор активнее, чем он.
24. Неудобство при отсутствии удобств.
25. Вечнозелёный ядовитый долгожитель.

Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 8 апреля

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

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

ПО ВЕРТИКАЛИ:

2. Откуп.
3. Миллион.
4. Штирлиц.
5. Нужда.
6. Брат.
7. Метр.
10. Субмарина.
12. Эскалатор.
14. Убежище.
16. Браслет.
17. Пегас.
18. Пытка.
22. Деление.
23. Околица.
26. Джип.
27. Литва.
28. Игрек.
29. Очки.

Главный редактор: Александр Репонин
Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересылкин, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)
Выпускающие редакторы: Павел Безяков, Анна Зограф
Редакторы отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (науку), Юрий Сушняков (информации), Владимир Тишков (культуры и спорта), Анна Чижикова (социальной политики и писем), Алексей Чекалин (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономика, бизнеса и по работе с ж/д администрация стран близкого зарубежья), Павел Крамцов (матет)
Советник главного редактора: Валентин Запелалов | Научный редактор: Анатолий Ходоровский
Номер веба Анна Зограф.

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

Телефоны собственных корреспондентов: Калининград (4012) 58-65-82 | Москва (499) 262-18-66 | Н.Новгород (8312) 48-46-74, Ростов-на-Дону (863) 259-55-25 | Самара (846) 303-49-97 | Санкт-Петербург (812) 457-69-45 | Саратов (8452) 41-66-64 | Хабаровск (4212) 77-80-29 | Челябинск (351) 268-41-09 | Ярославль (4852) 79-39-13.
Наш адрес: ул. Старая Басманная, 38/2, строение 3. Москва 105066
Рукописи не рецензируются и не возвращаются | При перепечатке ссылка на «Гудок» обязательна. Набрано и сверстано в РИЦ газеты «Гудок»

Издатель: ОАО «Газета «Гудок» | Генеральный директор: Борис Калатин
Заместитель генерального директора: Сергей Шатовский
Отдел распространения: (499) 262-89-69, (495) 624-52-37 (факс)
Реклама: Наталья Гаврилова. Тел.: (495) 624-62-71, 641-05-66, факс: (495) 624-78-53. Welcome@gudok.ru
Материалы с рубрикой, набранной Таксим шрифтом, – на правах рекламы
Открытки: 340 | Газетно-фототехнический комплекс: Эстер-М | 13400 Механизация: Крайнегорский район, п. о Крайнегорск-5, а/м «Витас», 23 км | Зона № 11-04-0134 | Подписано в печать в 19.00. | Печатается в Москве, Астрахань, Барнаул, Волгоград, Воронеж, Екатеринбург, Иркутск, Казань, Калининград, Кемерово, Красноярск, Нижний Новгород, Новосибирск, Омск, Оренбург, Ростов-на-Дону, Самара, Санкт-Петербург, Саратов, Солнечногорск, Хабаровск, Челябинск, Чите и Ярославле.