

Карго Индекс

Транспортный индикатор в сентябре «правился», но власти считают, что у экономики есть потенциал роста. Стр. 5

3. | Тарифы

С 2012 года стоимость страхования опасных объектов для ОАО «РЖД» вырастет в 255 раз

7. | Здравоохранение

Россияне должны определиться с выбором страховой компании, которая будет ответственна за их здоровье

12 октября 2011 года www.gudok.ru
среда www.gudok.info
№ 185 (24905) E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная Выходит Тираж
транспортная с 23 декабря 151635
газета 1917 года экземпляров

| От редакции

Цена вопроса

Обнадёживающий рост пассажиропотока в пригородном сообщении имеет и обратную сторону. Соответственно растёт и число льготных пассажиров, которые убыточны для компаний. Их армия велика: в первом приближении почти каждый десятый гражданин, сидящий в вагоне электрички, – льготник.

Между тем в результате структурных перемен на железнодорожном транспорте в этом году на смену ОАО «РЖД» в данный сегмент рынка пришли пригородные пассажирские компании. Однако согласно законодательству ППК не могут быть субъектами бюджетных отношений и получать компенсации из федерального бюджета на перевозку федеральных льготников. Нет у них и полномочий по заключению договоров на перевозку льготных пассажиров.

Чтобы решить эту проблему, Минздравсоцразвития было поручено в срок до 1 сентября доработать проект постановления правительства о финансировании социальных услуг. В первую очередь чтобы договор на перевозку пассажиров-льготников заключался Минздравсоцразвития со всеми перевозочными компаниями, а не только с ОАО «РЖД». При этом договор должен подписываться ежегодно, исходя из запланированной в бюджете суммы. Затем уже по итогам года компания-перевозчик представляет в министерство расчёт полной суммы затрат, понесённых ею в истекшем году на перевозку льготных граждан, и заключает с министерством дополнительное соглашение о том, что убытки истекшего года будут полностью компенсированы в следующем.

Задание министерством до сих пор так и не было выполнено. А ведь ещё нужно время на согласование документа в соответствующих федеральных органах государственной власти. Выходит, что перевозки льготников в пригородных поездах в следующем году пока под угрозой.

На первый взгляд цена вопроса не такая уж огромная – изменить несколько строчек законодательства. И для целого министерства эта задача вполне выполнимая, даже с учётом предельно сжатых сроков.

Иначе для многих наших граждан стоимость поездки окажется слишком дорогой.

Цифра дня

16,54 млн

телефонных звонков от пассажиров российских железных дорог поступило за год работы в Единый информационно-сервисный центр ОАО «РЖД». В центре работает более 3 тыс. человек. Он интегрирован с комплексом ОАО «РЖД» АСУ «ЭКСПРЕСС-3», корпоративным порталом компаний, что позволяет получать справочную информацию о расписании, наличием мест. Центр может обрабатывать более 60 млн вызовов в год.

Незабытое старое

РЖД ВОЗВРАЩАЮТ К ИНВЕНТАРНОМУ ПАРКУ



Полувагоны ОАО «ПГК» и «ВГК» будут переданы в аренду ОАО «РЖД», пока не появится новая модель управления вагонными парками.

Сделан лишь первый шаг к созданию условий по консолидации парков под управлением перевозчика

Такое требование содержится в резолюции вице-премьера Сергея Иванова, копия которой имеется в распоряжении «Гудка». В документе говорится, что эти меры должны быть осуществлены в срок до 1 ноября 2011 года.

Кроме того, в резолюции содержится требование к ФСТ, Минэкономразвития и Минтрансу в месячный срок проработать совместно с РЖД предложения по пересмотру вагонной составляющей Прейскуранта 10-01 с учётом рыночных условий привлечения подвижного состава, в том числе по установлению «тарифного коридора».

«Установление максимального и минимального уровней вагонной составляющей в тарифе на доставку грузов в подвижном составе перевозчика позволит создать равные условия деятельности участников рынка. Тем самым удастся сформировать условия для консолидации вагонных парков под управлением перевозчика, что обеспечит возможность гарантирован-

ного вывоза грузов», – заявил «Гудку» вице-президент ОАО «РЖД» Салман Баабаев. – То есть перевозчик сможет в будущем консолидировать вагоны и других операторов, взяв их в аренду на рыночных условиях». По словам Салмана Баабаева, ОАО «РЖД», таким образом, сможет реализовать законодательно закреплённую за ним обязанность предоставлять вагоны всем обратившимся грузоотправителям.

В частности, порожняк гарантированно получат мелкие и средние компании, которые в настоящее время неинтересны частным операторам, снизится нагрузка на инфраструктуру.

Полувагоны ПГК и ВГК, переданные в аренду, будут работать по Прейскуранту 10-01. Остальной парк «дочек» в документе не оговаривается.

Начальник департамента по работе с предприятиями угольной и металлургической промышленности ОАО «ПГК» Андрей Исаев сообщил «Гудку», что вопросы установления арендных ставок на полувагоны будут решаться оперативно. Главное отличие новой системы от агентских схем

управления парками, которые действуют в настоящее время, состоит в том, что арендованные вагоны будут работать как инвентарный парк. И в связи с этим отпадёт необходимость оформления документов на порожний пробег. По мнению Андрея Исаева, после передачи вагонов в аренду РЖД эффективность их управления повысится за счёт использования технологий, доказавших свою эффективность.

В Минэкономразвития рассказали, что РЖД будут заключать с ПГК и ВГК договоры аренды в пределах вагонной составляющей Прейскуранта 10-01. «Если арендные ставки будут выше, то РЖД эти суммы не будут компенсировать», – предупредили министерство.

«Передача полувагонов ПГК и ВГК в аренду РЖД может способствовать снижению ставок на рынке при условии повышения эффективности управления парками», – считает исполнительный директор НП «Совет участников рынка операторов железнодорожного подвижного состава» Дмитрий Королёв.

Денис Викуне

Блиц

Скажи, что думаешь

ФПК ПРОВОДИТ ОПРОС ОБЩЕСТВЕННОГО МНЕНИЯ О ПОЛЬЗЕ СПЕЦИАЛЬНЫХ АКЦИЙ



– Нами было принято решение провести сразу три разных опроса пассажиров, чтобы выяснить, насколько и каким образом общество информировано о предпринимаемых нами акциях.

В связи с этим опрос нам необходим, чтобы понять, какой информационный канал в общении с пассажирами нам наиболее целесообразно использовать в будущем.

Кроме того, нам важно узнать, как молодёжь приняла введение студенческого тарифа, относение населения к возможности заглавоременно приобрести билет в купейные вагоны с 50-процентной скидкой, а также как люди относятся к курению в поездах.

Например, отношение пассажиров к курению в общественных местах позволит нам решить вопрос выделения для курящих отдельных купе или даже целых вагонов (по аналогии с мужскими и женскими купе).

– Каким образом результаты опросов отразятся на будущих акциях ФПК?

– Все полученные данные будут впоследствии нами подробно проанализированы, чтобы затем использовать полученные результаты при разработке дальнейших маркетинговых ходов, направленных на привлечение новых пассажиров.

К примеру, сейчас мы рассматриваем возможность введения на некоторых направлениях дифференцированных в зависимости от дня недели тарифов.

Также рассматривается вопрос продления на 2012 год действия специальных тарифов, когда пассажир, приобретая билет в купейный вагон за 45–31 день до отправления поезда, получает 50% скидки.

– Какие ещё меры, помимо введения специальных тарифов, компания намерена принять, чтобы повысить привлекательность поездов?

– Специалистами компаний ведётся разработка различных путей повышения привлекательности путешествий поездом. Приведу в пример так называемую программу лояльности, которая обычно применяется при наличии конкурентной среды.

В частности, особой популярностью пользуются программы лояльности у авиаперевозчиков, которые в случае налёта определённого количества миль позволяют приобретать билеты бесплатно.

Разрабатываемая нами программа лояльности позволит пассажирам, часто путешествующим поездами дальнего следования, накапливать баллы, которые потом можно будет использовать при приобретении премиальных билетов.

Кстати, возможно будет использовать баллы и при пользовании услугами компаний-партнёров (гостиниц, банков и др.).

Беседовала Марьяна Балашкина

Промышленность

Двойной эффект

ЭКСПЕРТЫ ОЖИДАЮТ УВЕЛИЧЕНИЯ ДОБЫЧИ УГЛЯ И ПРОИЗВОДСТВА СТРОЙМАТЕРИАЛОВ

В ближайшие месяцы грузовая база российских железных дорог может

предемонстрировать рост. По прогнозам Института экономики РАН, положительное влияние могут оказать увеличение производства стройматериалов, а также рост добычи каменного угля.

Объём погрузки на сети

дорог по итогам девяти месяцев 2011 года составил 921,7 млн тонн.

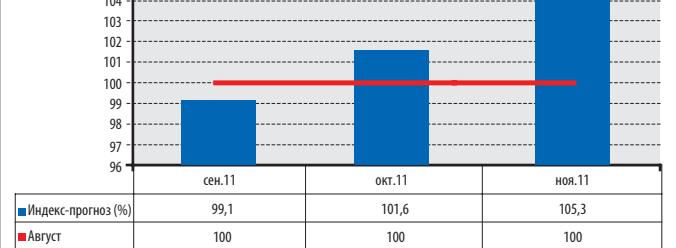
Быть и больше, если бы рост не сдерживался рядом системных проблем. В их числе глава компании назвал нерациональную работу парков приватных вагонов. Это на фоне передержки «окон», роста сверхурочных часов работы локомотивных бригад, отказов технических средств и других сложностей затрудняет продвижение вагонопотоков.

О том, что при благоприятных условиях в ближайшие месяцы результаты работы железных дорог могут быть несколько выше, говорят оценки промышленного производства Института экономики РАН, которые лежат в основе индекса-прогноза грузовой базы.

>Окончание | 5

В досье

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



– Иван Сергеевич, почему было решено выбрать именно такую форму – опрос пассажиров?

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ СПРОСЯТ У ПАССАЖИРОВ, НАСКОЛЬКО ПРИВЛЕКАТЕЛЬНА ПОКУПКА БИЛЕТОВ В ХОДЕ РАЗЛИЧНЫХ СКИДОЧНЫХ АКЦИЙ И КАК ОНИ ОТНОСЯТСЯ К КУРИЛЬЩИКАМ В ПОЕЗДАХ ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ.

ПРАВИТЕЛЬСТВО

Модернизация приходит с Востока

Вчера премьер-министр Владимир Путин прибыл с рабочим визитом в Пекин, где принял участие в 16-й регулярной встрече глав правительств России и Китая.

В ходе переговоров Владимир Путин и Ван Цзябао обсудили широкий круг вопросов двустороннего сотрудничества и перспективы экономического, научно-технического и гуманитарного взаимодействия.

Особое внимание было уделено совершенствованию структуры торговли. В 2010 году торговый оборот между странами составил \$59 млрд, а в этом году может вырасти до рекордных 70 млрд, а может, по словам Владимира Путина, и до \$80 млрд. Рекорд запланирован и на 2015 год – \$100 млрд. Выступая на заседании, Владимир Путин отметил: «В политической, гуманитарной сфере у нас вообще нет никаких проблем. Что касается торгово-экономических связей, то здесь вопросы решаются pragmatically. Кто продает – хочет продать подороже, кто покупает – хочет купить подешевле. И это хорошо. Но нам надо достичь компромисса, который был бы приемлем для обеих сторон».

Речь идет о цене на газ, который китайцы хотели бы покупать, а «Газпром» хотел бы продавать. Переговоры об этом идут давно, но пока та самая «компромиссная» цена еще не определена. Однако, как заявил журналистам вице-премьер Игорь Сечин, к концу года переговоры по поставкам газа в Китай будут завершены.

В ходе визита подписано полтора десятка двусторонних документов как межправительственных, так и корпоративных. Среди них – меморандумы о сотрудничестве в области модернизации экономики, о взаимопонимании по укреплению сотрудничества в области сельского хозяйства, в области ветеринарного надзора, о взаимопонимании в области энергоэффективности и использования возобновляемых источников энергии.

«Прошедшие переговоры подтвердили еще раз стратегический характер наших отношений. Мы выходим на совершенно новый уровень торгового оборота», – сказал Владимир Путин.

Он заявил, что «наша цель в том, чтобы диверсифицировать наши торговые отношения». Акцент здесь будет сделан на новые технологии и на увеличение квалифицированных рабочих мест.

А сегодня российский премьер отдельно встречается с председателем КНР Ху Цзиньтао и председателем Всекитайского собрания народных представителей У Банго.

Ольга Соломонова
Пекин

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Уезжать не хочется

На станции Заинск Куйбышевской дороги после капитального ремонта открылось здание вокзала.

Ремонт вокзала, построенного в 1961 году, начался в июне. Строители заменили кровлю, системы отопления и электроснабжения, отделали фасад и внутренние помещения, а на окнах установили стеклопакеты. Капитально отремонтирована и посадочная платформа.

Первые пассажиры, купившие билеты на обновленном вокзале, довольны. «Приятно в таком красивом помещении – светло, чисто. Уезжать не хочется», – сказала жительница Альметьевска Марина Коновалова. Это не первый обновленный вокзал в республике. «Каждый следующий отремонтированный вокзал получается лучше предыдущего», – сказал начальник Куйбышевской дороги Сергей Кобзев.

Акция против «зайцев»

На вокзалах сегодня пройдет акция «Добро пожаловать!». Пассажиры пригородных электропоездов смогут посетить общественные приемные. С 8.00 до 20.00 по местному времени на 22 вокзалах от Владивостока до Калининграда все путешествующие смогут выразить свою отношение к проблемам пригородного железнодорожного сообщения, высказаться об уровне комфорта в электричках и внести предложения по улучшению комфорта и безопасности в электричках.

Доверительные отношения железнодорожников и их клиентов строятся в расчёте на привлечение внимания широкой общественности к проблеме, масштабу и последствиям безбилетного проезда.

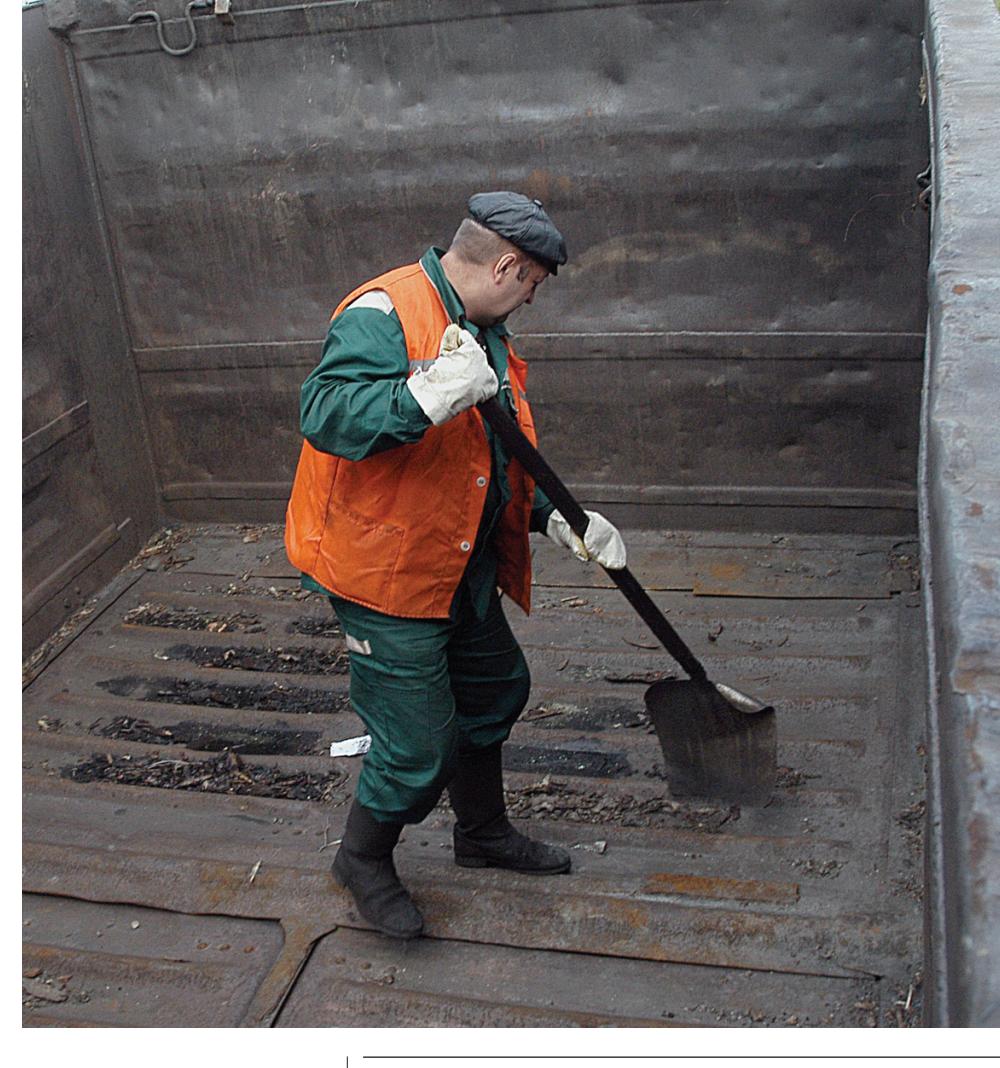
По окончании акции сотрудники ОАО «РЖД» намерены собрать пожелания пассажиров относительно оптимальной стоимости проезда, а также обобщить их жалобы. Для этого людям предложат заполнить анкету. Её можно получить на вокзалах у информационных стоек, отмеченных знаком «Добро пожаловать!».

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Ситуация

Затор убрали

ИЗБЕЖАТЬ КОНВЕНЦИЙ ПОМОЖЕТ РАВНОМЕРНАЯ ПОГРУЗКА И ЛИКВИДАЦИЯ ПРОСТОЯ ПОРОЖНЯКА



В АДРЕС КРУПНЕЙШЕЙ НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ МАГИСТРАЛИ СТАНЦИИ ХАБАРОВСК-2 СНЯТА КОНВЕНЦИЯ НА ПОГРУЗКУ.

Собственники вагонов порой не торопятся убирать с путей порожняк, что весьма осложняет стационарную работу

Например, в первой декаде августа в среднем в сутки в адрес грузополучателей, обслуживающих Хабаровск-2, отправлялся 131 вагон, а в третьей – уже 218. В прошлом месяце также наблюдалась неравномерная динамика отгрузки.

Кроме того, отрицательно сказывается несогласованность собственников вагонов и грузополучателей в вопросах дальнейшего использования

вагонов за выгрузкой: вагоны находились под грузовыми операциями в разы дольше, чем положено.

«В сентябре среднее время нахождения вагонов на ответственности предприятий – грузополучателей станции превысило 35 часов. В целом же по дороге этот показатель значительно ниже – около 18 часов», – сообщили в службе движения дирекции.

Чтобы впредь не прибегать к такой серьезной мере, как ввод конвенции, руководство Дирекции управления движением призвало местных грузополучателей ускорить обработку подвижного состава, в том числе в выходные

и праздничные дни, а также рассмотреть возможность расширения фронта выгрузки.

Кроме того, активизирована деятельность Хабаровской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ, которая обслуживает грузовой двор станции. Вчера вместо 50 вагонов здесь было обработано 82.

В целом на дороге постепенно улучшается поездная обстановка. Как сообщил начальник дирекции Евгений Андриянов, на 10 октября число «брошенных» поездов на магистрали снизилось до 34, из них на участке от Архары до Хабаровска – до 12. По его словам, ситуация будет нормализоваться и в связи с завершением летне-путевых работ на направлении Волочаевка-2 – Комсомольск – Соглавань.

ПАВЕЛ УСОВ,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
ХАБАРОВСК

Другая проблема связана с неравномерной погрузкой.

и праздничные дни, а также рассмотреть возможность расширения фронта выгрузки.

Кроме того, активизирована деятельность Хабаровской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ, которая обслуживает грузовой двор станции. Вчера вместо 50 вагонов здесь было обработано 82.

В целом на дороге постепенно улучшается поездная обстановка. Как сообщил начальник дирекции Евгений Андриянов, на 10 октября число «брошенных» поездов на магистрали снизилось до 34, из них на участке от Архары до Хабаровска – до 12. По его словам, ситуация будет нормализоваться и в связи с завершением летне-путевых работ на направлении Волочаевка-2 – Комсомольск – Соглавань.

ПАВЕЛ УСОВ,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
ХАБАРОВСК

РЕЙД

Бегущие по путям

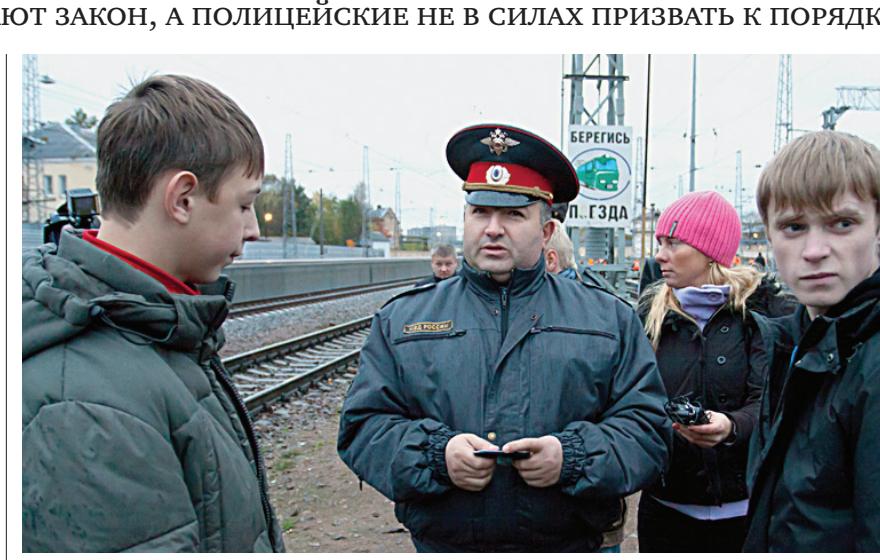
ПАССАЖИРЫ НЕ ЗНАЮТ, ЧТО НАРУШАЮТ ЗАКОН, А ПОЛИЦЕЙСКИЕ НЕ В СИЛАХ ПРИЗВАТЬ К ПОРЯДКУ КАЖДОГО

Каждый год на железных дорогах гибнут люди. Статистика неутешительна – с января по сентябрь по причине непроизводственного травматизма погибли 1719 человек. Вчера в одном из рейдов железнодорожников и транспортных полицейских поучаствовал корреспондент «Гудка».

Пока ждем электричку, Максим Магомедов рассказывает мне, что в прошлом году в пределах его «вотчины» никто из пассажиров, перебегавших пути в не- положенном месте, не пострадал. А вот в июне этого года трое молодых людей не увидели электричку, и одного из них сбило насмерть.

– Каждый случай разбирается обязательно. Даже если это происходит на другой станции, нам направляются телеграммы для проведения профилактики. В школах и детских садах объясняем, почему нельзя переходить пути обяжется. Детей тоже очень много бегает по путям, особенно во время каникул, – вздыхает Максим Магомедов.

Подходит очередной поезд. Из электричек выходят вовсе не несмышленые дети, а взрослые люди. И примерно десятая часть, не смущаясь ни камер наблюдения, ни полицейских, идет в конец платформы и далее – по путям в сторону промзоны, прикасающейся к Финляндскому вокзалу. Там



множество предприятий, и, «срезая угол», люди сокращают себе путь до работы.

Полицейские останавливают двойку.

– Вы знаете, что хождение по путям запрещено? – спрашивает инспектор отдела охраны общественного порядка линейного

отдела Санкт-Петербург-Финляндский Дмитрий Васин.

– Нет, – удивленно хлопают глазами мужчины.

– У нас же таблички везде висят, – говорит Дмитрий Васин.

– Другие же идут. А их вы не задержали, – не в тему отвечают пассажиры.

– Я не могу всех задержать. Почему вы нарушаете статью 11.1 пункт 5 Кодекса об административных правонарушениях?

Пассажиры переглядываются. Какую

такую статью, читается на их лицах.

– Давайте вот мы сейчас пройдем и

больше не будем нарушать? К девятым

нарушители не боятся – штраф за хождение по путям в неподходящем месте всего 100 руб.

надо на работу, – оправдывается один из мужчины.

– Всем надо. Люди ходят, а потом их сбивают электричками, – отвечает Дмитрий Васин.

Он рассказывает, что не реже раза в неделю электрички сбивают людей на участках вдалеке от вокзала. Жертвы в основном молодые люди, которые идут по путям, слушая плеер, или старики, посчитавшие, что идти по шпалам легче, чем по щебенке. Как правило, полученные травмы с жизнью несовместимы.

– Я делаю вам предупреждение! – продолжает Дмитрий Васин, возвращая документы.

– На второй раз оштрафую. А теперь идите через вокзал, а не здесь.

Один мужчина возвращается, а второй

вдруг срывается с места и убегает по путям в сторону промзоны.

– Что ты будешь делать?! – воскликнет полицейский. – Я за них не побегу, тут целая толпа таких.

– Такой поток сдержать невозможно, – говорит старший инспектор по делам несовершеннолетних Сабутай Абдулаев, кивая в сторону новой электрички. – Сейчас побегут. Мы рейды часто проводим, но это бесполезно. Даже если остановишь, у многих паспорта нет, протокол не составишь. Тогда полагается задерживать на три часа до выяснения личности. Волокита ради штрафа в 100 руб.

Сумма действительно невелика. Когда мы называем смехотворную сумму очредным задержанным, их лица, поначалу напряженные, разглаживаются.

– Здравствуйте! Куда вы так торопитесь? – останавливает полицейский молодого человека, который, вынырнув из лаза, бежал на платформу, да напоролся на нас.

– На вокзал, – пыхтит нарушитель.

– Вход с другой стороны. У нас запрещается ходить по путям.

– Я табличку не видел.

– Идите обратно. Второй раз оштрафуем, – говорит Васин.

Я гляжу этому недотёпе вслед и думаю, что ему повезло. Может быть, инспектор Васин спас ему жизнь. В этом году на Октябрьской погибли 182 человека, травмированы – 107. Гибнут – чаще.

Яна Позолотчикова, соб. корр. «Гудка», Санкт-Петербург

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЁТОВ

Небесное досье

АВИАКОМПАНИЯМ МОГУТ ОТКРЫТЬ ДОСТУП К БАЗЕ ДАННЫХ ПИЛОТОВ

На совещании, посвященном безопасности полётов, министр транспорта Игорь Левитин предложил Росавиации строго следить за лётчиками, создавая информационные базы этих специалистов.

Если идея найдёт отклик, то в свободном доступе окажется информация не только об обучении, переподготовке, трудовом стаже пилотов, но и об их профессиональных ошибках. В базе данных выделят специальный пункт о нарушениях, которые допустили лётчики за время своей карьеры.

«Если пилот провинился в одной авиакомпании, это будет сигналом руководителям других, что необходимо серёзно подумать, прежде чем взять его на работу», – считает Игорь Левитин.

Министр также поручил Росавиации и Ространснадзору подготовить предложение по введению выборочного послеполётного медосмотра. Сейчас экипажи воздушных судов проходят только предполётный медицинский осмотр.

Алла Панасенко

Гудок 1520

ТРАНСПОРТНОЕ ОБОЗРЕНИЕ ПРОСТРАНСТВА 1520

СТРАНЫ СНГ И БАЛТИИ

О

РАЗНОГЛАСИЕ

Отвлекли внимание

«Укрзализныця» и Трансмашхолдинг разошлись во мнениях об ответственности

ГОСУДАРСТВЕННАЯ АДМИНИСТРАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ («Укрзализныця», УЗ) ПРИОСТАНОВИЛА ПЕРЕГОВОРЫ С ЗАО «Трансмашхолдинг» О ПОДПИСАНИИ КОНТРАКТА НА ПОСТАВКУ ЭЛЕКТРОВОЗОВ. ОБЪЯСНЕНИЯ ТАКОМУ ПОВОРОТУ СОБЫТИЙ У СТОРОН РАЗНЫЕ.

О том, что переговоры отложены, заявил первый заместитель генерального директора УЗ Николай Сергиенко. По его словам, это связано с тем, что Трансмашхолдинг пока не готов заключить договор на изготовление 292 электровозов серии 2ЕЛ-4 на условиях ранее подписанного меморандума.

«В меморандуме было предусмотрено, что электровозы будет изготавливать ОАО «Лугансктепловоз», однако сегодня ЗАО «Трансмашхолдинг» предлагает, что производство и поставку возьмёт на себя Новочеркасский электровозостроительный завод. В таком случае на электровозах будут установлены комплектующие не украинского производителя. А мы рассчитывали на украинского производителя – «Лугансктепловоз». Кроме того, ЗАО «Трансмашхолдинг» объявило о намерении изменить цену по сравнению с ранее оговорённой», – так обрисовал ситуацию Николай Сергиенко.

Первый заместитель генерального директора Трансмашхолдинга Анатолий Мещеряков считает, такое заявление – не более чем отвлекающий манёвр и «попытка прикрыть нежелание отдельных представителей УЗ включать в договор свои гарантийные обязательства по заказу».

«Никаких технических вопросов, включая локализацию производства, в договоре просто нет. И суть разногласия вовсе не в этом, – уверяет господин Мещеряков. – С «Укрзализныцей» обсуждается вопрос взаимных гарантий. И, если со стороны Трансмашхолдинга в договоре предусмотрены все гарантийные обязательства по исполнению заказа, то с украинской стороны никаких материальных гарантий в нём нет. Никакой уважающий себя бизнесмен на таком пойти просто не может, тем более речь идёт о большом контракте. Не говоря уже о том, что наличие обойдённых гарантий – общепринятая деловая практика».

МАРГАРИТА МЕНЬШАКОВА

ПЕРСПЕКТИВА

Бренд как обещание

ТТК ПРЕПОДНОСИТ КЛИЕНТАМ НОВЫЙ УГОЛ ЗРЕНИЯ



ФОТО: АЛЕКСЕЙ ИВАНОВ

Компания ТрансТелеКом представила новый корпоративный бренд, разработанный в соответствии со стратегией развития компании до 2015 года.

Прежний бренд просуществовал всего три года. Компания уже меняла его в 2008 году. По словам президента ТТК Артёма Кудрявцева, задачей очередного ребрендинга является «создание легко узнаваемого и запоминаемого перспективной клиентской аудитории образа динамично развивающейся компании, которая предлагает услуги связи, широкополосного Интернета и домашнего телевидения различным потребителям в регионах России».

Центром нового визуального образа ТТК стало «коммуникационное окно», стилизованное изображение которого сопровождает название компании. Корпоративным цветом нового бренда выбран красный. Визуальное решение разработано компанией «Ваша Марка Креативные Решения».

«Сегодня ТТК реализует амбициозную стратегию по завоеванию рынка телекоммуникационных услуг для конечных пользователей, и нам необходим бренд, который будет отражать реальные цели и возможности компании, способный отвечать обещаниям, которые мы даём своим клиентам, – заявил Артём Кудрявцев. – Согласно стратегии в ближайшие 4 года ТТК планирует подключить 2,3 млн абонентов и занять 15% регионального рынка широкополосного доступа в Интернет, войдя в ТОП-5 универсальных операторов связи России. При этом наш новый бренд не означает, что мы уходим с рынка работы с крупными корпоративными клиентами. Наоборот, мы намереваемся наращивать наше присутствие в данном сегменте телекоммуникационных услуг».

Вице-президент ТТК Светлана Шамзон подчеркнула, что старый бренд компании, согласно данным опроса представителей целевой аудитории, не ассоциировался с образом телекоммуникационной компа-

нии и не отвечал смыслу Стратегии компании до 2015 года.

«Новый бренд компании в первую очередь направлен на интернет-пользователей в городах с численностью населения менее 500 тыс. человек, где уровень проникновения Интернета до сих пор низок, – отметила она. – Мы видим свою миссию в том, чтобы предоставить жителям малых городов возможность получения образования, общения и отдыха, которые открывает Интернет, и новый бренд должен помочь доносить до аудитории эту информацию», – отметила она.

Директор агентства «Ваша Марка Креативные Решения» Светлана Горевая заявила, что ребрендинг компаний телекоммуникационной отрасли уже стал глобальной тенденцией. «Современный образ компании является такой же частью ожиданий потребителя, как и качество услуг, – подчеркнула она. – Новый бренд ТТК призван соответствовать представлениям клиентов о динамичной и высокотехнологичной компании».

Леонид Григорьев

РЕГУЛЯТОР

Перестраховались

РЕФОРМА, ПРЕДЛОЖЕННАЯ Минфином, повысит расходы ОАО «РЖД» в 255 раз

ПРАВИТЕЛЬСТВО УТВЕРДИЛО ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 808, КОТОРОЕ УСТАНАВЛИВАЕТ РАЗМЕРЫ ТАРИФОВ НА ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ СТРАХОВАНИЕ ОПАСНЫХ ПРОМЫШЛЕННЫХ ОБЪЕКТОВ. ПРЕДПРИНИМАТЕЛИ УКАЗЫВАЮТ, ЧТО ТАРИФЫ, ВВЕДЁННЫЕ ПО ИНИЦИАТИВЕ Минфина, ЧРЕЗМЕРНО ВЫСОКИ.

Со следующего года все компании обязаны застраховать имущество, которое входит в государственный реестр опасных производственных объектов. Минфин предложил, а правительство утвердило вилку тарифов в размере 0,1–4,9% от стоимости объекта, лимит выплат установлен в размере 6,5 млрд руб. на одну аварию и 2 млн руб. на одного погибшего работника. Предусмотрен ряд коэффициентов, которые применяются в зависимости от уровня безопасности страхуемого объекта.

«В ОАО «РЖД» сейчас 10428 объектов, которые подпадают под этот вид страхования, суммы по ним существенно возрастают, – говорит заместитель руководителя финансового департамента ОАО «РЖД» Николай Жуков. – Общие расходы составят свыше 800 млн руб., в то время как в этом году согласно действующему законодательству они составляют лишь 3,2 млн руб. Таким образом, увеличение составит 255 раз, и это будет 0,1% всех расходов компании, что в итоге повлияет на инфляцию».

За семь лет существования ОАО «РЖД» статистика аварийности по этим объектам заставляет усомниться в адекватности таких выплат страховым компаниям. Всего зарегистрировано 18 аварий, в результате которых погибли четыре человека и 16 пострадали. То есть выплаты страховщиков по этим случаям составили бы порядка 14 млн руб., в то время как страховая премия им была бы начислена в размере 5,6 млрд руб. Минфин подсчитал, что в целом по стране страховые премии составят до 30 млрд руб. в год.

По мнению специалистов ОАО «РЖД», в рамках федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте» нужно



Риски опасных объектов Минфин оценил по-своему

предусмотреть более подробную группировку опасных объектов, позволяющую точно учитывать их производственную специфику для установления тарифов. Размер страховых тарифов следует пере-

«Тарифы неоправданно завышены, и при этом владельцы опасных объектов в ряде случаев получают страховое покрытие, которого будет недостаточно для возмещения вреда потерпевшим», –

Статистика аварийности заставляет усомниться в адекватности роста страховых выплат

смотреть и дополнительно проанализировать с учётом статистики компаний, на балансе которых находятся такие объекты. Закон сейчас предусматривает понижающие коэффициенты, однако степень их влияния на итоговый результат несущественна.

говорит руководитель подкомитета по обязательным видам страхования комитета РСПП по бюджетной и налоговой политике Андрей Денисов.

РСПП при обсуждении данного закона предлагал перенести введение его в действие ещё на год, а за это время наладить

сбор и анализ статистики для уточнения страховых тарифов.

В мировой практике этот вид страхования не является обязательным, а страхуется обычно всё предприятие в целом. При этом ставки определяются рыночным путём, и они гораздо ниже тех, что предложил Минфин.

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ

Справка «Гудка»

К опасным объектам на железной дороге относятся склады ГСМ, резервуары для хранения нефтепродуктов, раздаточные колонки, трубопроводы, трансформаторные подстанции, крановое оборудование.



IX МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ РЫНОК ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ И ПАРТНЕРСТВО

14–15 декабря 2011

Гостиница «Ренессанс Москва Монарх Центр Отель»

Около 1000 участников
разных стран

Новейшие
дискуссионные форматы

8 лет истории

Более
20 стран мира

Стратегический партнер



Организаторы



Генеральный
информационный партнер



+7 (495) 988-28-01

+7 (812) 458-34-90

info@businessdialog.ru

conf@rzd-partner.ru

www.businessdialog.ru

www.rzd-partner.ru

реклама

ДАННЫЕ

Химию
в танки

«СПЕЦТРАНСГАРАНТ»
УВЕЛИЧИЛ ПАРК
КОНТЕЙНЕРОВ

С ЯНВАРЯ ПО СЕНТЯБРЬ ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК ООО «Спецтрансгарант» (СТГ), входящего в состав группы компаний Rail Garant, увеличился в 4 раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и превысил 150 тыс. тонн.

Объем сжиженных газов увеличился на 23%, химических грузов перевезли в 4,7 раза больше. Рост связан с увеличением парка, за этот год количество танк-контейнеров компании увеличилось на 36% и составило 1,54 тыс. единиц. Число газовых танк-контейнеров увеличилось на 22%, химических – на 60%.

«Сегодня развивается рынок перевозок как сжиженных газов, так и продуктов нефтехимии. И оба вида груза требуют увеличения доли контейнеризации. Следуя тенденциям развития отрасли, ООО «СТГ» продолжит наращивать операционный парк танк-контейнеров», – говорит заместитель генерального директора по логистике Ольга Галкина.

Заместитель генерального директора ЗАО «СИБУР-Транс» по производству Павел Белоусов впечатлен динамикой перевозок СТГ и считает, что компания активно завоевывает рынок перевозок химической продукции.

«Ситуация объективна в условиях дефицита подвижного состава под перевозку химического сырья, в том числе по причине существенного износа и списания по окончании срока службы. Что касается перевозок в танк-контейнерах, то на этом рынке конкуренция просматривается, но пока она достаточно слабая: сегмент, на мой взгляд, сейчас узкий, однако имеет все предпосылки для развития. Думаю, что увеличение числа игроков расширит его и положительно скажется на формировании здоровой конкурентной среды и росте общего объема перевозок в новом виде подвижного состава – танк-контейнерах», – рассказывает он.

Говоря об увеличении числа игроков, Павел Белоусов подразумевал желание транспортно-экспедиторской компании «Евротранс» перейти на танк-контейнеры. Член совета директоров транспортно-экспедиторской компании «Евротранс» и вице-президент ISR Holding Рахман Халилов считает, что будущее рынка транспортировки нефтехимических грузов именно за этим видом подвижного состава.

В планах «Евротранса» на 2012 год значится транспортировка продукции «Карпатнефтехима», которая станет пилотным проектом компании по развитию перевозок в танк-контейнерах.

Татьяна Максимова

За 8 месяцев 2011 года на сети РЖД отмечено снижение объема перевозок спирта. Причину следует искать в новых законодательных мерах правительства по ужесточению регулирования оборота алкогольной продукции.

За январь – август текущего года по сети ОАО «РЖД» было перевезено 139,03 тыс. тонн спирта. Это существенно (на 14,930 тыс. тонн) меньше, чем за аналогичный период прошлого года. Снижение отмечено во внутренних перевозках – со 141,246 тыс. тонн до 122,526 тыс. тонн, импорте – с 5,559 тыс. тонн до 1,647 тыс. тонн и особенно транзите – всего 720 тонн (в январе – августе 2010 года – 4,885 тыс. тонн). Правда, зафиксировано значительное увеличение экспортных перевозок – с 2,270 тыс. тонн до 14,137 тыс. тонн.

Больше всего спирта перевезено по Северо-Кавказской дороге – 4,05 тыс. тонн (в прошлом году – 52,836 тыс. тонн), меньше всего по Южно-Уральской дороге – всего 43 тонны.

Отраслевые эксперты объясняют изменения в структуре перевозок спирта и спиртосодержащей продукции изменениями в российском законодательстве.

«Вполне возможно, что это первое следствие политики ужесточения регулирования алкогольной отрасли, – говорит представитель аналитического отдела независимого агентства «Инвесткафе» Дмитрий Адамов. – Соответствующий пакет законов и других нормативных документов в полном объеме начнет действовать с начала 2012 года, но уже сейчас практика регулирования ужесточается. Этим, скорее всего, и вызван уход грузоотправителей с железнодорожного транспорта на автомобильный, который контролируется не так жестко и где есть больше возможностей обойти запреты».

Андрей Левшин из УК «Солид Менеджмент» придерживается аналогичного мнения.

«После введения в силу Федерального закона «О Государственном регулировании производства и оборота этилового спирта, алкогольной и спиртосодержащей продукции и об ограничении потребления (распития) алкогольной продукции» он автоматически вывел из строя федеральный закон «Об ограничении розничной продажи и потребления (распития) пива и напитков, изготавливаемых на его основе», – рассказывает аналитик. – Пакет изменений, внесенный в сферу этого бизнеса, существенно коснулся перевозок готовой продукции. Производители спиртных напитков, в том числе и пива, теперь обязаны лицензиро-



Производителю стало выгоднее отправлять спиртосодержащую продукцию на экспорт

вать деятельность по перевозкам этилового спирта. Это вызвало ряд осложнений в процессе оформления документов и норм, создающих условия к перевозке. Что и привело к снижению почти в два раза

внутреннего оборота спиртосодержащей продукции в стране. Производителю стало выгоднее экспортировать спирты (водку и прочее) в ближнее и дальнее зарубежье».

По данным Федеральной таможенной службы, экспорт российской водки только за семь месяцев текущего года вырос на 4,4%. Он составил 969,619 тыс.

декалитров в пересчете на 100-процентный спирт.

«Общие доходы производителей «беленькой», по нашим подсчетам, должны составить \$79,3 млн, что на 4,2% больше от доходов за обозначенный период в прошлом году», – подсчитал господин Левшин.

Галия Шакирова

В досье

Перевозка спирта по сети ОАО «РЖД» в январе – августе 2010–2011 гг. (в тоннах)

Дорога отправления	2010 г.				2010 г., всего	2011 г.				2011 г., всего
	Внутренние перевозки	Импорт	Транзит	Экспорт		Внутренние перевозки	Импорт	Транзит	Экспорт	
ОЖД	50	1381			1431	332				332
ВСЖД	80				80					
ГЖД	1363			81	1444	3201			56	3257
ЗБЖД	120				120	67				67
ЗСЖД	1518				1518	1570				1570
КБЖД	37876			119	37995	38176			4496	42672
КрЖД	11261				11261	13750				13750
МЖД	30797	1676			32473	17578	683		1	18262
ПривЖД							213			213
СвЖД						58				58
СЖД						59				59
СКЖД	49893	2502	383	58	52836	39261	751	720	3321	44053
ЮВЖД	8288				2012	10300	8431			6263
ЮУЖД					4502	4502	43			43
Всего	141246	5559	4885	2270	153960	122526	1647	720	14137	139030

ЭКСПОРТ

Вернулись к льготам

Сибирским зернопроизводителям дали скидку



Если снижают стоимость перевозок, производители повышают цены

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ власти пошли на встречу сельхозпроизводителям отдаленных регионов. Тарифная служба в соответствии с поручением правительства утвердила 50-процентные скидки на экспортную перевозку зерна по железной дороге из Сибирского федерального округа и Курганской области. Там сразу стали расти цены на зерно.

По данным вице-премьера Виктора Зубкова, в этом году в Сибири возможно удалось вырастить 12,5 млн тонн пшеницы. Подсчет урожая еще не закончен, но это почти на 3 млн тонн больше, чем обычно. Таким образом, при обеспечении внутренних потребностей есть возможность некоторых излишков зерна реализовать на экспорт.

Ранее для сибирских производителей была установлена скидка на транспортировку зерна внутри страны. Для перевозок на расстояния свыше 1,1 тыс. км был определен коэффициент 0,5. Теперь 50-процентная льгота действует и в отношении экспорта из Сибирского федерального округа и Курганской области на расстояние более 1,1 тыс. км.

Скидки действуют с 21 сентября по 30 июня 2012 года включительно. Для украинского экспорта льгота будет действовать лишь до 1 января.

Кроме того, 50-процентный тариф до 30 июня 2012 года будет действовать и на внутрен-

ние перевозки сои и соевого шрота с Дальнего Востока.

Выпадающие доходы ОАО «РЖД» будут компенсироваться из федерального бюджета. По словам господина Зубкова, на эти цели в бюджете заложены средства в размере 1,3 млрд руб.

По мнению эксперта департамента оценки «2К Аудит – Деловые консультации/Morison International» Ирины Воробьёвой, льгота, безусловно, поможет зернопроизводителям, так как без нее перевозка тонны сибирской и уральской пшеницы практически равна её стоимости.

Между тем плодами от новых льгот воспользуются прежде всего производители. Сразу после появления скидок стали расти цены на зерно.

«Полученная скидка на перевозку зерна стимулирует

экспорт и поддержит цены на внутреннем рынке. С введением льготного тарифа цены в Сибири и на Урале начали расти. За неделю с 3 по 7 октября цены на уральскую и сибирскую пшеницу 3-го класса выросли на 100–150 руб. за тонну и теперь составляют 4450 и 4600 руб.

До этого цены росли только в экспортноориентированных

Галия Шакирова

Справка «Гудка»

По данным мониторинга экспертов ИА «АЛК-Информ», с 3 по 9 октября экспортные компании отгрузили 624,2 тыс. тонн зерна против 494,6 тыс. тонн, отгруженных неделей ранее. Рост экспортных тарифов составил 26%. Основным импортером в период с 3 по 9 октября стал Египет – 322,6 тыс. тонн. Аналитики отмечают тенденцию роста реализации пшеницы (512,6 тыс. тонн против 366,1 тыс. тонн) и кукурузы (21,9 тыс. тонн против 6,6 тыс. тонн). При этом экспорт ячменя снизился на 77% и составил 7,3 тыс. тонн против 31,4 тыс. тонн, отгруженных на предыдущей неделе.

Инициатива

Тарифы поровну

КАЗАХСТАН ПОПРОСИЛ РОССИЙСКИХ ЦЕН

КАЗАХСТАН намерен поставить перед Таможенным союзом вопрос о снижении вдвое тарифа на перевозку зерна по железной дороге на Дальний Восток России.

Председатель комитета нижней палаты казахстанского парламента по аграрным вопросам Ромин Мадинов поднял проблему перевозок в порты на «правительственном часе». По его мнению, необходимо на законодательном уровне в рамках Таможенного союза решить, чтобы тариф на перевозки казахстанского зерна к Тихому океану был снижен.

«Тарифы на поставку зерна, к примеру, в Находку очень высокие. Мы как страна, ориентированная на экспорт, зависим от внешних факторов», – отметил глава комитета.

Вместе с этим министр сельского хозяйства Казахстана Асылжан Мамытбеков сообщил, что тарифы по транзиту зерна в рамках Таможенного союза «скорее будут выровнены».

Между тем директор департамента транспортной политики и рыночной инфраструктуры маркетингового контроля перевозок ОАО «Казахстан темир жолы» Мадина Ахмеджанова считает, что тарифы для казахстанских грузоотправителей действительно должны быть снижены.

«Он добавил, что страны Таможенного союза должны унифицировать тарифы по видам сообщения – экспортный, импортный, внутригосударственный – 1 января 2013 года. Это

означает установление тарифа на перевозку вне зависимости от вида груза. Но только после 1 января 2013 года и по соглашению с комиссиями Таможенного союза.

Главный менеджер функционального направления маркетингового контроля перевозок ОАО «Казахстан темир жолы» Мадина Ахмеджанова считает, что тарифы для казахстанских грузоотправителей должны быть снижены. «Чтобы сбалансировать сложившуюся ситуацию на рынке, правительство Казахстана приняло</p

КАРГО-ИНДЕКС

Ветер перемен

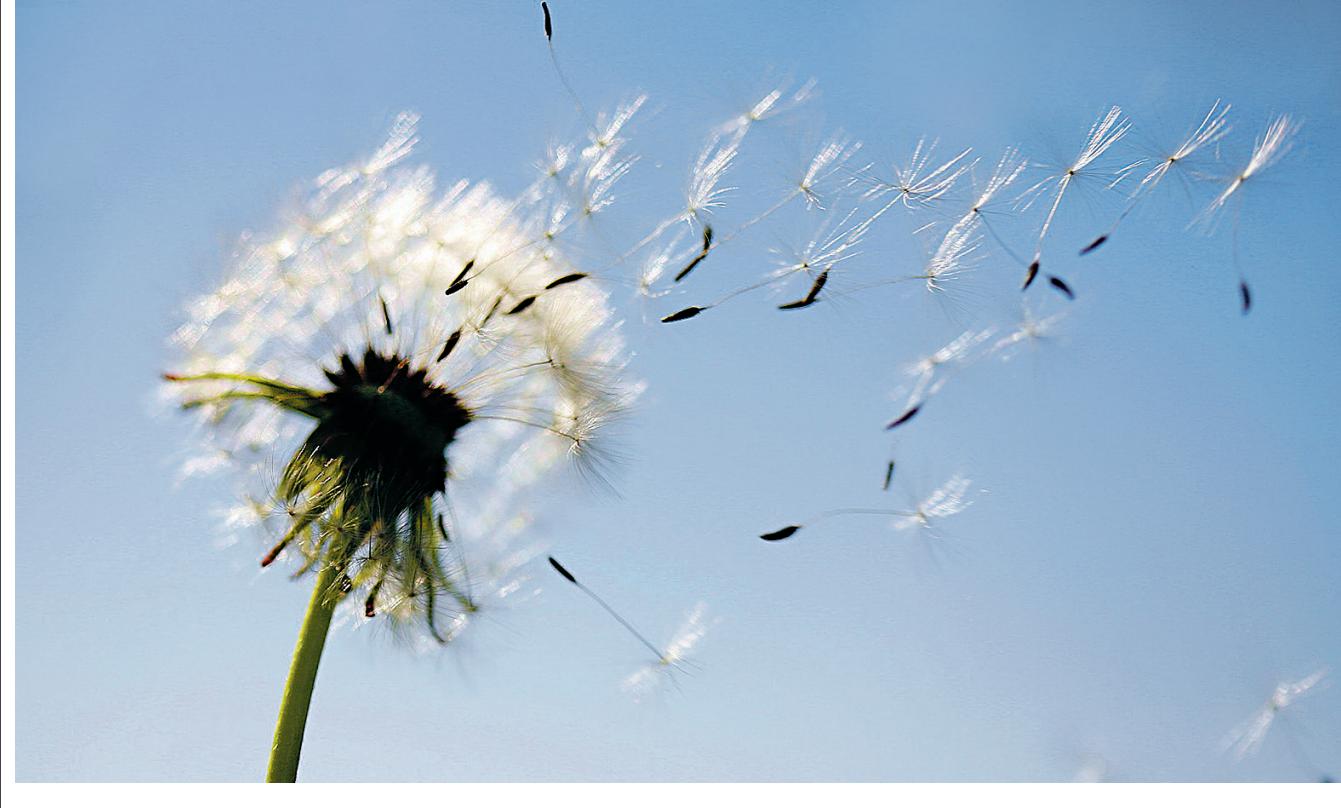
МИРОВЫЕ РЫНКИ ГОТОВЯТСЯ К КРИЗИСУ, НО У НАС НАДЕЮТСЯ НА «РУССКОЕ ЧУДО»

Новой волны кризиса в России не будет, страну ждёт пусть сложный, но подъём. Так можно подытожить заявления представителей власти, произвучавшие практически точно в третью годовщину начала предыдущего глобального кризиса. Между тем определённые опасения текущая ситуация вызывает и у экспертов экономического блока правительства. Транспортный индикатор, уже традиционно оценивающий происходящее более пессимистично, чем официальная статистика, окончательно закрепился в отрицательной зоне. Сентябрь стал ещё одним «провальным» месяцем.

В начале осени исполнилось три года с момента краха банка Lehman Brothers – с него ведётся отсчёт глобального кризиса конца 2000-х. И именно сейчас многие эксперты стали говорить о вероятности новых потрясений. Известный «пессимист» Нироэль Рубини, который первым предсказал кризис 2008–2009 годов, заявил о приближении «второй волны». А по словам директора МВФ по Европе Антонио Борхеса, не исключено, что рецессия в мировой экономике может начаться уже в 2012 году.

Важное заявление по этому поводу сделал в начале октября и премьер Владимир Путин. Он, впрочем, не разделяет мнения о «второй волне» и попросил не нагнетать ситуацию. «Мы находимся в стадии выхода из кризиса», – заявил он. Высказывания других представителей власти хотя и были более сдержанными, но также вполне оптимистичны. Так, первый вице-премьер Игорь Шувалов заметил, что новый глобальный кризис может быть предотвращён, но «исключать его нельзя».

При этом, по мнению господина Шувалова, Россия сейчас «гораздо лучше подготовлена к кризису, чем в 2008 году». А глава Минэкономразвития Эльвира Набиуллина сказала, что допускает вероятность новой волны глобальных потрясений, но считает, что она будет меньше, чем в 2008 году, хотя и более затяжной по времени. Позднее замглавы Министерства экономического развития Андрей Клепач уточнил, что скорее речь идёт о замедлении



При этом в структуре КАРГО-индекса снижение доли зафиксировано только у четырёх грузов. Это вызвано тем, что влияние на неё оказывают также весовые коэффициенты, которые фактически определяют роль связанных с грузами отраслей в реальном секторе. Самое значительное снижение доли по сравнению с тем же периодом 2010 года у строительных грузов (-13,87 п.п., до 21,62%).

Однако самую значительную прибавку, несмотря на снижение погрузки, получили нефтяные грузы (+10,32 п.п., до 63,05%). Это вызвано ростом сырьевой зависимости российской экономики в посткризисный период, что отразилось и на «весе» нефтяных грузов в структуре КАРГО-индекса.

Очевидно, что развитие ситуации в экономике во многом будет определяться «нефтяной». Возможный новый этап глобальных экономических проблем несёт в себе риск снижения цен на «чёрное золото». Эльвира Набиуллина уже озвучила возможные сценарии. Если среднегодовые цены на нефть упадут до \$60 за баррель, ВВП России сократится на 1,5–2,0%. Но даже в этом случае, по её словам, у правительства останется возможность поддержать экономику фискальными мерами. При ценах на нефть на уровне \$80 за баррель рост ВВП составит 2,0–2,5%. Напомним, что по итогам 2011 года прогнозируется рост ВВП на 4,1%.

Увеличилась доля чёрных металлов (+0,06 п.п., до 3,62%), удобрений (+0,12 п.п., до 0,69%) и зерна (+0,14 п.п., до 0,49%). Что касается последнего груза, то по состоянию на 9 октября урожай собран почти на 90% засеянной площади и намолочено 90,9 млн тонн зерна в бункерном весе (почти на 30 млн тонн больше, чем на ту же дату засушливого 2010 года). Но по сравнению с 2009 годом отставание составляет около 2 млн тонн. По словам первого вице-премьера Виктора Зубкова, это не помешает России в этом сельхозгоду стать вторым в мире после США экспортёром зерна.

Кроме того, в структуре КАРГО-индекса отмечается снижение: по цветным металлам (-10,7%), нефтяным грузам (-5,6%), чёрным металлам (-1,9%), удобрениям (-1,5%), лесным (-0,9%) и строительным (-0,1%) грузам.

Транспортный индекс вновь подаёт тревожные сигналы о состоянии дел в реальном секторе экономики

Довольно скромно выглядят и итоги работы железнодорожного транспорта. В первом месяце осени объём погрузки увеличился по сравнению с тем же периодом 2010 года на

0,6%, что практически соответствует результату августа (+0,5%). Из девяти входящих в расчёточную базу КАРГО-индекса грузов рост погрузки зафиксирован лишь по двум: зерну (+59,5%) и каменному углю (+2,9%). По остальным грузам отмечается сниже-

мирового экономического роста в связи со стагнацией в Европе. «Россия тоже не будет «тихой водой», – сказал он. – Но у нас есть шанс на развитие, и «русское чудо» может состояться».

Между тем КАРГО-индекс продолжает сигнализировать о том, что положение дел в реальном секторе экономики России

внушает некоторые опасения. По итогам сентября абсолютное значение индикатора составило 99,7%. Оно не просто снизилось по сравнению с предыдущим месяцем (сразу на 3,8 процентных пункта – п.п.), но и ушло в отрицательную зону (за 100% принято значение показателя в январе 2006 года).

Достаточно тревожно выглядят и изменение значения

КАРГО-индекса, рассчитанного по отношению к тому же периоду минувшего года. По итогам сентября оно составило 93,1%. То есть индикатору, освобождённому от влияния сезонного и календарного факторов, не только не удалось отыграть падение предыдущих месяцев, но он продолжил все глубже преваливаться в «красную» зону.

Официальная статистика

придерживается более позитивной точки зрения. Индекс выпуска в базовых отраслях, который рассчитывается Росстата с запозданием в месяц, не

только остаётся в позитивной зоне, но и наращивает темпы. Так, в августе значение данного индикатора, рассчитанное по отношению к тому же

периоду 2010 года, составило 106,5% против 105,9% в июле. Впрочем, это не первый случай, когда официальный и транспортный индикаторы расходятся во мнениях. Сходная ситуация была и в 2008 году накануне вхождения в активную fazу экономического кризиса.

Транспортный индекс вновь подаёт тревожные сигналы о состоянии дел в реальном секторе экономики

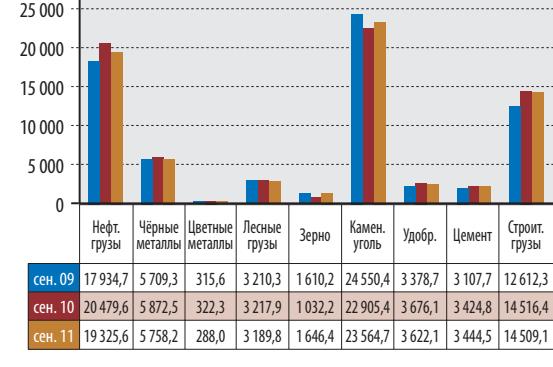
Довольно скромно выглядят и итоги работы железнодорожного транспорта. В первом месяце осени объём погрузки увеличился по сравнению с тем же периодом 2010 года на

0,6%, что практически соответствует результату августа (+0,5%). Из девяти входящих в расчёточную базу КАРГО-индекса грузов рост погрузки зафиксирован лишь по двум: зерну (+59,5%) и каменному углю (+2,9%). По остальным грузам отмечается сниже-

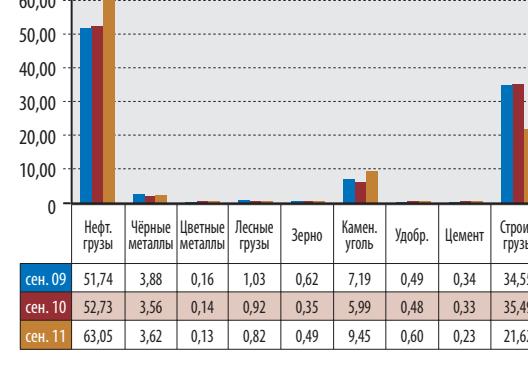
Динамика КАРГО-индекса и Индекса выпуска в базовых отраслях экономики (Росстат) по отношению к аналогичному периоду прошлого года, %



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



Структура КАРГО-индекса, %



ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Двойной эффект

> Начало | 1

Между тем с этого номера горизонт прогнозирования временно сокращён с четырёх до трёх месяцев. При этом в него включается и завершившийся уже сентябрь, так как по нему ещё нет официальных данных Росстата. Сужение горизонта связано с тем, что оценки экспертов строятся на математических моделях, учитывающих результаты предыдущих лет, а осенью 2008 года уже стали отмечаться негативные процессы в реальном секторе, вызванные глобальным кризисом, что является в целом нестандартной картиной. Сейчас ситуация усугубляется нестабильностью на мировых рынках, что находит отражение и на работе российской промышленности.

Прогноз Института экономики РАН

Единицы измерения	Данные Росстата (факт)	Прогноз Института экономики РАН			
		Август 2011 г.	Сентябрь 2011 г.	Октябрь 2011 г.	
Первичная переработка нефти	млн тонн	22,5	21,3	21,7	22,0
Сталь	млн тонн	4,5	4,4	4,3	4,1
Пиломатериалы	тыс. куб. м	1820,9	1779,2	1637,9	1643
Уголь	млн тонн	27,1	28,2	30,5	32
Минеральные удобрения	тыс. тонн	1563,7	1502,6	1483	1468,1
Цемент	тыс. тонн	6469,6	6288,8	6018,7	4686,9
Конструкции и изделия сборные железобетонные	тыс. куб. м	2141,1	2108,5	2015,4	2033,7

рынке нефтепродуктов и незавершённой дискуссией о механизмах его регулирования.

«Неровные» результаты могут быть зафиксированы по производству пиломатериалов (+2,6% – в сентябре, –4,8% – в октябре и +6,7% – в ноябре) и удобрений (+2%, +2,9% и –4,7% соответственно).

Аутсайдером, по прогнозу экспертов, может стать металлургия. Так, производство стали по сравнению с теми же периодами минувшего года ожидается на уровне 93,9% в сентябре, 91,5% – в октябре и в 85,4% – в ноябре.

По методологии расчёта индекса-прогноза он вычисляется от последнего месяца, по которому есть данные Росстата об объёмах промпроизводства. Сейчас это август, который принят за 100%. Такой метод даёт возможность проверки точности прогноза. В сентябре ожидалось снижение грузовой базы по сравнению с августом на 0,9% (значение индекса-прогноза – 99,1%). Погрузка снизилась на 2,6%. Отчасти это может объясняться уже упомянутыми выше проблемами в работе железных дорог.

В октябре ожидается рост грузовой базы на 1,6% по отношению к августу (значение индекса-прогноза – 101,6%), а в ноябре – на 5,3% (значение индекса-прогноза – 105,3%).

Юлия Громадская

Новый удар

ОСЕНЬ НЕ ПРИНЕСЛА ИНВЕСТОРАМ ОБЛЕГЧЕНИЯ

Котировки акций железнодорожных компаний на мировых биржах

Компания	Описание	Регион	Капитализация, \$ млрд	Валюта	Динамика, %	
					За неделю	С начала года
Union Pacific Corp.	Грузовые перевозки, инфраструктура	США	41,6	USD	81,67	-1,73
Canadian National Railway Co.	Грузовые перевозки, инфраструктура	Канада	30,7	CAD	70,03	+3,99
CSX Corp.	Грузовые перевозки, инфраструктура	США	21,4	USD	26,81	-3,01
Norfolk Southern Corp.	Грузовые перевозки, инфраструктура	США	22,1	USD	76,93	-0,83
Canadian Pacific Railway Ltd	Грузовые перевозки, инфраструктура	Канада	8,4	CAD	60,17	+3,97
Kansas City Southern Railway Co.	Грузовые перевозки, инфраструктура	США	5,7	USD	60,61	+1,11
Genesee & Wyoming Inc.	Грузовые перевозки, инфраструктура	США	2,0	USD	60,29	-0,41
VTG AG	Грузовые перевозки	Германия	0,4	EUR	18,30	+1,12
Asciano Ltd	Грузовые перевозки, инфраструктура	Австралия	4,1	AUD	1,66	-1,36
East Japan Railway Co. Ltd	Пассажирские перевозки	Япония	7,5	JPY	3,39	-0,94
Central Japan Railway Co.	Пасс					

ХАРАКТЕР

Работаю – значит живу

Равиль Бикбиров считает, что итоги подводить рано



У Равиля Ахметовича Бикбирова каждый день наполнен большими и малыми делами, и это его радует

областных центров. Но выбрал станцию Исилькуль.

Многие тогда гадали: почему? А там жили его родители и четверо братьев и сестёр – надо было помочь семье, он ведь старший сын. В нём всегда жило чувство долга.

В МПС в те времена была традиция: прежде чем занять высокую должность, человек должен пройти немало ступенек.

Равиль Бикбиров прошёл их за 15 лет. Начинал с дежурного по парку, работал диспетчером на станции Омск-сортиментальный, начальником станции Входная, руководил отделом движения. И когда в 38 лет возглавил Омское отделение, знал хозяйство как свою пять пальцев.

Жизнь приобрела новые краски и сумасшедший ритм. Среднесуточный объём погрузки на отделении составлял 1600 вагонов, выгружалось более 800. Кстати, оборот вагона был лучшим на сети. «Мы за каждую минуту перед Москвой отчитывались», – говорит Равиль Ахметович.

Отделение дороги обслуживало сотни грузоотправителей и грузополучателей. Среди них – крупнейший в стране Омский нефтеперерабатывающий завод.

который обеспечивал своей продукцией Сибирь и Тюменский Север. В сутки он отгружал до 1000 цистерн нефтепродуктов. И контроль за этим со стороны властей и партийных органов был жесточайший. В Омск регулярно наведывались представители ЦК КПСС и Комитета народного контроля.

Однажды глава области пожаловался в ЦК: железнодорожники, мол, срывают вывоз нефтепродуктов. Говорят: цистерн нет – грузят не во что. В общем, до генерального прокурора дело дошло...

Приходит Равиль Бикбиров домой поздно вечером. Жена говорит детям: «Вы папу не расстраивайте – он устал». А дочь отвечает: «Он и так расстроен. К нему прокурор приехал, у него налива нет...».

Замечательная у него семья – в её понимала. Жена Руфиса Касымовна – заслуженный врач России, почти 30 лет заведовала гастроэнтерологическим отделением областной клинической больницы. И она поддерживала мужа, как никто другой.

Ему было нелегко, он ведь отвечал за всё – за погрузку-выгрузку, за малейший сбой в движении и за любые ЧП. Вся-

ко ведь бывало. И перед коллегией МПС отчёт за крушение держал, и на бюро обкома с него «стружку» снимали. Но страха, что снимут с должности, никогда не было. Он всегда делал то, что должен делать.

В ОАО «РЖД» часто о нём вспоминают. Один из руководителей компании недавно на совещании заметил: «Сейчас некоторые командиры генеральствуют – к людям боятся выйти. А вот Равиль Бикбиров всегда интересовался их мнением и даже спрашивал совета...»

В 2000 году приезжал на Западно-Сибирскую дорогу президент страны Владимир Путин. И спросил: что хорошего на отделении? «У нас производительность труда в 2 раза выше, чем на сети дорог», – ответил Бикбиров, – а себестоимость перевозок ниже среднесетевого показателя». Тот удивился: как же удалось добиться? Секрет прост: новые технологии плюс человеческий фактор.

Омское отделение и сегодня – одно из самых высокотехнологичных на сети дорог. Бывший начальник со своей командой

появился уникальный учебный полигон. Чтобы доставить туда вагоны и локомотивы, провели целую операцию – протянули рельсы в центр города.

«Школу Бикбирова» за это время прошли десятки

специалистов, сегодня они занимают ответственные посты в компании «РЖД»

заликли крепкий фундамент: ввели новую сортировочную станцию Входная, реконструировали Комбинатскую под вывоз нефтепродуктов с Омского НПЗ. А локомотивное депо Москва удивило даже министра путей сообщения: «Экий заводище построили!» Переоснастили и путевое хозяйство: на участке Омск – Называевская уложили «бархатный» путь на железнодорожных шпалах. Благодаря начальнику отделения и в Омском университете путей сообщения

быльной. Притом что пригородные перевозки пассажиров везде убыточны. Но и тут он подошёл к делу с умом: провели мониторинг цен, чтобы держать тарифы ниже, чем у конкурентов, но не в убыток себе. Затем систематизировали расчёты с ОАО «РЖД» за услуги инфраструктуры, чтобы не платить лишнего. Разобрались и со льготниками – кто должен за них рассчитываться. Определили самые выгодные направления. Рассчитав всё, открыли первый международный

маршрут в Казахстан – пошли скоростные комфортабельные поезда в Петропавловск. И надо было видеть, с какой радостью! Помимо этого, пустили электричку в Тюмень для вахтовиков-нефтяников. И... оставили без работы целый парк автобусов. Вытеснили конкурентов!

Дала свои плоды и дипломатия. Учредители компании – правительство Омской области и Западно-Сибирская дорога – на паритетных условиях построили в Омске прекрасный пригородный вокзал, обновили половину электропоездов, а остальные капитально отремонтировали. Появилось и новое моторвагонное депо, которое обслуживает подвижной состав. Сегодня основные фонды «Омск-пригорода» оцениваются в 700 млн руб. И это уже серьёзный бизнес.

Правда, подрубили «крылья» пригородной компании кризис и ФСТ. В прошлом году установили единые тарифы для всех дорог, в результате в Омске они поднялись в 2,5 раза. Ездили специалисты в Москву с расчётом. Пытались доказать ошибочность этого шага, да слушать их никто не захотел. А между тем пассажиропоток упал почти в два раза. Спасли субсидии из федерального бюджета. Но в компании уже думают, как вернуть пассажиров, и находят способы.

Да, Равиль Бикбиров – ещё и депутат Законодательного собрания области, причём уже два созыва. И по результатам праймериз быть опять ему депутатом. Громких речей он не произносит, популистских лозунгов не выдвигает, а вот наказы избирателей выполняет лучше всех. В Исилькуле его заботами ледовый дворец построили, Дворец культуры отремонтировали, а в Жанауле появилась новая школа. И это – не считая кучи мелких проблем вроде починки крыши или газификации.

Доволен ли он жизнью, кото-рая не даёт ему передышек?

– Я благодарен судьбе за то, что она подарила мне живую, интересную работу, – сказал мне Равиль Ахметович. Поражает, что между понятиями «работа» и «жизнь» он ставит знак равенства. Удивительно, что его компания первой на сети стала при-

Доволен ли он жизнью, кото-рая не даёт ему передышек?

– Я благодарен судьбе за то, что она подарила мне живую, интересную работу, – сказал мне Равиль Ахметович.

Поражает, что между понятиями «работа» и «жизнь» он ставит знак равенства. Удиви-

ТАМАРА АНДРЕЕВА

ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

Покой им не снится

– Мы работаем в депо в Нижнем Новгороде. Летом нас всех заставили написать заявление на сокращённый рабочий отпуск. Сказали, что за всё заплатят. Правила работы не объяснили. Квитки дают, но суммы туда вписывают от руки. За что и сколько мы получаем, не знаем. Просим принять меры.

Сотрудники депо Нижний Новгород

– В летний период в пассажирском вагонном депо Горький-Московский действительно был применён особый режим работы на основании распоряжения от 29 апреля 2011 года «О введении особого режима отдыха работников филиалов ОАО «ФПК». Данный режим предусматривал сокращение междусменного отдыха на 50% с 1 июня по 30 сентября.

Весной этого года в резерве проводников проводились рабочие собрания (есть соответствующие протоколы) для разъяснения принципов применения особого режима работы. От распространялся на тех сотрудников, которые написали заявления.

С 3 по 7 октября в Горьковском филиале ОАО «ФПК» была создана комиссия по вопросам разъяснения особенностей учёта рабочего времени и методов оплаты труда работников поездных бригад. В ней входили руководители и специалисты отделов организации, нормирования, оплаты и стимулирования труда, управления персоналом и другие. Это было сделано для того, чтобы ответить на вопросы, возникающие у работников в части оплаты труда и учёта рабочего времени. В резерве проводников также проведены рабочие собрания.

Иван Шугуров,

начальник Горьковского филиала

ОАО «ФПК»

РАЗЪЯСНЕНИЕ

Тепло по нормативу

СОВРЕМЕННЫЙ ПУНКТ ОБОГРЕВА ПОЯВЛЯЕТСЯ НА ПЕРЕГОНЕ ТУМАК – КАРТАЛЫ ТОЛЬКО В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ



– Пункт обогрева Троицкой дистанции пути на 118-м разъезде не соответствует требованиям. Помогите, пожалуйста, решить проблему.

Сотрудники дистанции

– Пункт обогрева 10-го окотка на 118-м км перегона Тумак – Картали находится в жилом здании барачного типа. Он состоит из двух комнат общей площадью 24 кв. м. Для обогрева в зимнее время используются электрическая печь и печь для отопления твёрдым топливом. Завоз угля производится ежегодно со склада Челябинской дирекции материально-технического обеспечения.

Согласно пособию по «Охране труда в путевом хозяйстве», утверждённому в 1999 году, «для обогрева работающих на открытом воздухе площадь помещения для обогрева определяется из расчёта 0,1 кв. м на одного работающего, но должна быть не менее 12 кв. м. В составе бытовых помещений сле-

дует предусматривать помещения для обогрева рабочих с устройством быстрого подсушивания рукавиц (не более 10–15 минут).

Пункт обогрева на 118-м км является пригодным для использования в целях проведения целевого инструктажа, плановых совещаний бригады, обогрева и приёма пищи.

В сентябре в пункте обогрева проведён плановый косметический ремонт. Исходя из программы предприятия по улучшению санитарно-бытовых условий линейно-путевых подразделений, в следующем году второе отделение 10-го окотка планируется оснастить современным модульным пунктом обогрева.

РАМИЛЬ АБДРАШИТОВ,

начальник Троицкой дистанции пути

Южно-Уральской дирекции инфраструктуры

МЕРЫ ПРИНЯТЫ

Нечистый попутал

ПРИ РАСЧЁТЕ ПРЕМИЙ НА СТАНЦИИ НЕВИННОМЫССКАЯ СЛУЧАЙНО ИСПОЛЬЗОВАЛИ ДАННЫЕ ЗА ПРЕДЫДУЩИЙ МЕСЯЦ

В своём обращении в «Гудок» работники станции Невинномысская поставили на снижение премии: «Особенно сильно урезали у составителей поездов. Получается, что на совещаниях руководство обещает премию в 40%, а на самом деле получаем 12%, притом что все показатели у нас выполнены».

Поступившее обращение мы направили в дирекцию Северо-Кавказской дороги, где отдел организации и оплаты труда проверил правильность расчёта премии работников станции Невинномысская. И, как выяснилось, тревогу они были не зря.

По положению о премировании, утверждённому распоряжением начальника Северо-Кавказской дирекции управления движением 24 декабря 2010 года, надбавку в 40% можно получить за выполнение показателей премирования второго и третьего уровней.

Ко второму, в частности, относятся: выполнение плана по производительности труда (3%), непревышение плана расходов эксплуатации (3%) и выполнение плана погрузки (10%).



плана отправки вагонов (11%), нормы простой местных вагонов (11%) и выполнение плана погрузки (10%).

Работниками станции Невинномысская, по сообщению бухгалтерии, по итогам работы за июнь не были выполнены показатели по эксплуатационным расходам и плану погрузки. Поэтому размер премии составил 27%.

То есть 40% премии составили поездов из Невинномысской не получили правомерно. Однако 27% – это как минимум в два раза больше, чем начисленные им 12%. И проверка Дирекции управления движением выяснила, кто виноват в столь ради-кальном урезании выплат. «Ин-

женер по организации и нормированию труда С.В.Сухарева при расчёте премии всем работникам станции за июнь ошибочно использовала показатели работы за май 2011 года», – сообщил начальник Северо-Кавказской дирекции управления движением Алексей Черняев.

А в мае на станции как раз не было выполнено по два показателя второго и третьего уровней. Сотрудников чуть не лишили за это премии дважды, причём на целых 13%!

После разбора ситуации руководство дирекции приняло решение привлечь виновного работника к дисциплинарной ответственности. А на основании приказа начальника Минераловодского центра организации работы железнодорожных станций от 21 сентября 76 работникам – дежурным по станции, диспетчерам, составителям поездов и т.д. – дона-числен премия за июнь. Для разных специалистов доплаты составят от 2 до 17% премии.

Кроме того, дирекция возвратила на контроль начисление премии в Минераловодском центре и своевременное информирование работников о результатах выполнения показателей премирования.

НАТАЛЬЯ САВЕЛЬЕВА

ЗДРАВООХРАНЕНИЕ

Медицина без страха

ПОЛУЧЕНИЕ НОВОГО ПОЛИСА ОМС СИЛЬНО УПРОСТИТ НАСЕЛЕНИЮ ЖИЗНЬ

До 1 ноября россияне должны определиться с выбором страховой компании, которая возьмёт на себя ответственность за их здоровье.

С начала этого года система обязательного медицинского страхования в стране претерпела существенные изменения в связи с принятием закона «Об обязательном медицинском страховании».

Гражданам необходимо получить новый полис обязательного медицинского страхования (ОМС) взамен старого. Случиться это может и в этом году, и через пять лет – конкретных сроков закон об ОМС не предусматривает. Но лучше садиться в «первый вагон», то есть выбрать страховую компанию (страховщика) до 1 ноября этого года, предупреждают эксперты. Они опасаются, что лечебные учреждения начнут отказывать гражданам в помощи при предъявлении старого полиса. «Это, очевидно, незаконно, но такая ситуация вполне может сложиться, – отмечает председатель Лиги защиты пациентов Александр Саверский. – В этой ситуации важно помнить о своих правах и не бояться их отстаивать».

Разобраться в том, что изменилось после вступления в силу нового закона о медстраховании, а что осталось по-прежнему, с первого взгляда непросто. Этот вид страхования действует в стране уже двадцать лет – с 1991 года: работодатель отчисляет определённую сумму в фонд ОМС, а за это граждане получают гарантированное законом право на бесплатную медицинскую помощь. Но если раньше больницы и клиники получали деньги независимо от того, сколько пациентов приняли и вылечили, и уж тем более от качества лечения, то по новому закону деньги идут вслед за пациентом, то есть финансируется оказанная услуга, а не лечебное учреждение.

Большой проблемой прежней системы было получение помощи по полису ОМС в другом регионе. Законом это право было предусмотрено, однако на практике ситуация часто складывалась не в пользу пациента – полис не был единным для всех регионов, и больница, в которую попал иногородний, не была уверена в том, что оказанные ему услуги будут оплачены. Теперь, как заявляют в Минздравсоцразвития, проблема решена – уже с мая этого года гражданам выдаются полисы единого образца, действительные на всей территории страны. Законодательно установлены и сроки расчётов за оказанную больным из других регионов медпомощь – 25 дней.

Принципиальное новшество системы – предоставлять услуги в рамках ОМС могут не только государственные и муниципальные учреждения, а любые медицинские организации и даже врачи частной практики. Главное – чтобы они были включены в реестр медицинского страхования. Информация об учреждениях, работающих в системе, будет размещена на сайтах территориальных фондов ОМС. К 2015 году дорогостоящие услуги и скорая помощь также войдут в систему страхования.

У человека появилась возможность выбора медицинского учреждения, страховой компании и врача. Впрочем, как отмечают эксперты, право на выбор было у пациентов и раньше. «Новый же закон это право только ограничивает – тем, что разрешает менять клинику только раз в год», – считает Александр Саверский.

Но однозначно поменялась роль страховых компаний – теперь они представляют интересы пациента в его взаимоотношениях с медучреждениями. По новым нормам, человек должен сам выбрать страховщика, тогда как раньше у него такой возможности не было. Неработающих граждан страховали региональные власти. Теперь получение полиса обязательного медстрахования – это право и обязанность самого гражданина. В случае, если гражданин этим правом не воспользуется, продолжает действовать «старый» полис со всеми указанными выше проблемами.



Хороший страховщик знает все «слабые» места медобслуживания и работает с клиниками по их устранению

Человек должен прийти в выбранную им страховую компанию и написать заявление на получение нового полиса ОМС, то есть заключить договор. Страховщик консультирует клиента на всех этапах оказания медпомощи и контролирует качество оказанных услуг. «То есть если человек приходит с полисом в лечебное учреждение, а у него требуют деньги за услуги, которые ему положены бесплатно, он первым делом должен позвонить в свою страховую компанию с требованием разобраться в ситуации», – поясняет исполнительный директор страхового брокера «Капитал» Юрий Поляков. Остальное – «главная боль» страховой компании, с которой человек заключил договор.

Если качество «заботы» страховщика вас не устраивает, компанию можно поменять, но только один раз в течение года и не позднее 1 ноября (чаще – только в случае изменения места жительства).

Обслуживание младенцев до момента получения собственного полиса ОМС (оформляется после получения свидетельства о рождении) производится компанией их родителей, а после получения личных документов – компанией, которую выберут для своего чада мама и папа.

Чтобы выбрать страховщика, прежде всего нужно выяснить, какие из них работают на территории региона, где вы собираетесь получать медицинское обслуживание. Эту информацию можно получить на сайте федерального Фонда ОМС или его территориальных подразделений.

– Основных критерии, на которые важно обратить внимание, три, – советует Юрий Поляков. – В первую

очередь это опыт работы компании по обязательному медицинскому страхованию. Если компания появилась с принятием нового закона, едва ли ей можно доверить заботу о здоровье.

Следующий важный аспект – информация о видах и качестве предоставляемых услуг в тех медучреждениях, с которыми эта организация работает. Страховщик обязательно должен предоставить список поликлиник и стационаров, в которых человек сможет получить помощь.

Кроме того, важным показателем эффективной работы страховой компании служит количество выявленных нарушений при предоставлении медицинской помощи.

«Этот список должен быть большим, учитывая качество медицинского обслуживания в нашей стране, – подчёркивает Юрий Поляков. – Количество жалоб говорит о том, что страховая компания следит за тем, как работают больницы и клиники, как лечат её клиентов». Часто бывает и так, что у страховой компании вообще нет выявленных нарушений. Это значит, что она не выполняет своих обязанностей. Если, к примеру, в небольшом населённом пункте всего одна поликлиника, а в регионе действуют три страховые компании, то они все могут работать с этой поликлиникой. Но при этом одна организация активно проводит оценку качества лечения и услуг, а другая себя никак не проявляет и даже не приезжает туда.

А вот размер клиентской базы и активов при выборе страховой компании – не лучший советчик. Поскольку иногда небольшая организация, работающая в регионе, гораздо эффективнее защищает права и обязанности, чем крупная, с большим количеством застрахованных лиц.

ИРИНА ЗАВЕРНЯЕВА

От редакции

Обязательное медицинское страхование – тема непростая и касается абсолютно каждого жителя страны. «Гудок» с помощью экспертов страхового брокера «Капитал» готов ответить на все интересующие вас вопросы. Обращайтесь по тел.: (495) 624-73-50, тел./факс: (499) 272-14-12. Или на электронный адрес: zazy@gudok.ru, info@sb-capital.ru

ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

Вера и доверие

Чиновников, заподозренных в коррупции, смогут уволить



Депутаты Госдумы приняли к рассмотрению пакет президентских поправок в антикоррупционное законодательство, в котором содержится предложение сделать «трут верия» юридическим термином.

Если поправки будут приняты, то потеря доверия может стать основанием для увольнения сотрудников полиции, таможни, прокуратуры. Чиновников, подозреваемых в коррупционных действиях, будут лишать поста даже на основе материалов, недостаточных для возбуждения уголовного дела. Наказание последует за предоставление недостоверных сведений о своих доходах, работу на платной основе в коммерческой организации, занятия бизнесом, участие в управлении иностранных некоммерческих компаниями. Также уволить чиновника можно будет в том случае, если он являлся заинтересованным лицом и не сделал попыток предотвратить конфликт интересов. Законопроект предполагает, что после того, как станет известно о нарушении, в течение месяца будет проведена служебная проверка, после которой может

быть наложено взыскание. В отдельных случаях, когда требуется дополнительная проверка, срок увеличиват до полугода.

Игорь Бунин, президент Центра политических технологий, считает, что поправка позволит привинившимся чиновникам отдельиться лишь увольнением, сохранив наложит коррупционным путём: «Если у чиновника есть вила стоимостью несколько миллионов долларов и доказать её законность он не может, то вила останется при нём, а пост он потеряет – так может действовать этот механизм». Господин Бунин рассказал, что во многих

странах и организациях существует другой способ борьбы с коррупцией – декларация роскоши или налог на неё. «Можно выяснить, откуда у чиновников такое состояние, а можно просто объявлять, что утратили доверие, и лишить поста», – констатирует эксперт.

Зампред комитета ГД по

безопасности Геннадий Гудков

против такого подхода к увольнению чиновников, объясняя, что это может привести к устранению профессиональных сотрудников. «Начальник сможет увольнять по «недоверию» грамотных и опытных управленцев иставить на хлебные места лояльных ему людей. А одна из причин коррупции – не главная, конечно, – раз неуверенность большинства чиновников в завтрашнем дне», – предположил депутат. Гудков считает, что поправка позволит чиновнику от должности должны быть установлены «абсолютно жёсткие, честные, прозрачные и публичные правила». Также политик добавил, что следует отменить имущественную премию – «чиновник обязан доказывать, откуда у него взялось это имущество, если оно не соответствует доходам».

Галина Зинченко

ДЕНЬГИ

Почём сутки вдали от дома

КОМАНДИРОВКИ БУДУТ ОПЛАЧИВАТЬСЯ ПО ЕДИНЫМ НОРМАМ

На рассмотрение правительства внесён законопроект о минимальном размере суточных выплат.

Соответствующие поправки в Трудовой кодекс подготовил Минздравсоцразвития, и они были одобрены Российской трёхсторонней комиссией. По замыслу чиновников ведомства, документ защитит работников коммерческих предприятий от недобросовестных работодателей.

По словам директора департамента охраны труда, заработной платы и социального партнёрства министерства Наталии Жаровой, с принятием поправок размер командировочных в организациях любой формы собственности должен быть не ниже, чем у госслужащих.

«Предлагаемые изменения позволяют установить минимальные гарантии работникам в части возмещения расходов, связанных со служебными командировками и при переезде на работу в другую местность», – уточнила она.

Сейчас минимальная сумма командировочных в стране составляет 550 руб. в день на гостиницу и 100 руб. – на питание.



РАБОТОДАТЕЛЬ ОБЯЗАН ВЫДАТЬ В ДОРОГУ КОМАНДИРОВАННОМУ ВСЕ СУТОЧНЫЕ

иные. Мизер, конечно, но и такие суммы не все работодатели готовы оплачивать, даже в муниципальных учреждениях, что уже задолженности по зарплате и суточным.

К примеру, в Свердловской области руководство Балашихинской центральной районной больницы отправляло сотрудников на курсы повышения квалификации, на командировочные выплачивать не спешило, задолжав в итоге персоналу более 305 тыс. руб. Пришлось вмешаться прокуратуре. В Курской области масштабы злоупотреблений со стороны работодателей оказались куда

Если раньше в коммерческом секторе эта норма определялась самостоятельно и законом никак не регулировалась, то теперь она должна быть закреплена коллективным договором или внутренним нормативным актом. С учётом установленного федерального минимума.

Новации больше касаются именно малого и среднего бизнеса, поскольку крупные компании в стремлении привлечь и удержать персонал, как правило, гарантируют компенсации командировочным. В частности, нормативными документами РЖД для железнодорожников предусмотрена норма суточных при служебных командировках на ниже федерального минимума – 100 руб. Кроме того, оплачивается номер для однодневного проживания. «После принятия поправок в ТК нам в локальных документах РЖД потребуется только прописать уточнение, что во всех случаях размеры командировочных выплат будут не меньше, чем предусмотрено законодательством», – пояснили в департаменте по организации, оплате и мотивации труда ОАО «РЖД».

ЕЛЕНА КУДРЯВЦЕВА

Машина времени

Новости дня

1921 год

Сливочные ташкентцы

Доклад Окружной Раб.-Крестьянской Инспекции Туркдурог рисует положение на Ташкентской дороге в виде драматической комедии на преступной подкладке. Оказывается, что едущие по этому

дороге «мешочки» и «спекулянты» изобрели особый способ поднятия производительности Ташкентской дороги. А именно: для того, чтобы выпустить скорее паровоз из депо под поезд, они назначают натура премии ремонтной бригаде, паровозной бригаде, чтобы поменять отдохнули, дежурному по станции и т.д.

Если бы это масло действительно попадало в бакус на Ташкентской дороге, всё было бы великолепно. Но, увы, оно неизменно попадает для смазки живота, пассажиров и вагонов на него пользы мало.

16 октября

1926 год

Научитесь докладывать!

Мы давно как-то говорили на страницах «Гудка» о том, что доклады администраторов как на общих собраниях, так и на производственных совещаниях ещё крайне неудовлетворительны. Они неприменимы и по существу, и по форме. Это положение мы имеем и сегодня. Каковы же недостатки?

Прежде всего коснётся существа докладов. Чаще всего они захватывают абсолютно все стороны данного производства. Тут тебе производственный план, материальное снабжение, неиспользование оборудования, рабочая сила, борьба с прогулами, себестоимость, брак и всякие прочие вопросы. Каждый из этих вопросов пересыпается при этом бесконечными цифрами.

Дальше... Доклады излагаются зачастую малопонятным языком, пестрят иностранными словами, затягиваются до бесконечности, и в результате такой постановки у слушателя теряется всякая нить вопросов, ему не за что учиться, и критика идёт уже не по существу.

Затем, у некоторых докладчиков есть очень скверная черта – показать всё с благополучной стороны, вину на многие недостатки взвалить на высшие органы и других.

14 октября

1936 год

Ни подъехать, ни подойти

Ежедневно можно наблюдать, как на подъездных путях к погрузочно-разгрузочным площадкам станции Царицыно беспомощно барабанятся лошади, пытаются вытянуть подводу из глубокой выбоины. Часто тут бывают аварии с автомашинами, попадающими в ямы, наполненные водой. Такая же картина и на мостовой под железнодорожным мостом, где из-за отсутствия стоков образовались целое озеро. Президент Ленинского поселкового совета едё в марте этого года решил поставить перед руководством дороги имени Дзержинского вопрос об исправлении подъездных путей к погрузочным площадкам на территории полосы отвода. Однако обещания управляния дороги остались невыполнеными, и с наступлением осени станция Царицыно превратилась в неприступную крепость.

11 октября

Выставка

Праздник знаний

БОЛЕЕ 300 ТЫС. ЧЕЛОВЕК ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ ВО ВСЕРОССИЙСКОМ НАУЧНОМ ФОРУМЕ

Рабочими площадками форума были сотни университетов, музеев, обсерваторий и научных институтов во многих регионах нашей страны.

В нынешнем году по инициативе Президента РФ Дмитрия Медведева фестиваль науки получил статус всероссийского мероприятия. Как отметил министр образо-



Цель фестиваля – привлечь молодёжь к научным исследованиям

вания и науки Андрей Фурсенко, хотя этот форум находится в самом начале своего пути, его ждёт долгая, интересная жизнь. Ведь основные цели фестиваля – повышение престижа учёных, преподавателей и привлечение в науку молодёжи – являются важными направлениями модернизации отечественной системы образования.

В форуме участвовали люди самого разного возраста, в том числе школьники, студенты, а также известные учёные. Фестивали науки, имеющие давние традиции в мире, рассчитаны на самую широкую аудиторию. Цель праздника – понятным и доступным языком рассказать обществу, чем занимаются учёные, на что тратятся деньги налогоплательщиков, направляемые на развитие исследований.

В рамках фестиваля каждый желающий мог увидеть, как научный поиск улучшает качество жизни, какие перспективы он открывает современному человеку. Не случайно прошедший форум имел девиз «Прикоснись к науке!». Гости праздника могли услышать лекции выдающихся учёных, принять участие в увлекательных конкурсах и дискуссиях, ознакомиться с интерактивными экспозициями.

Например, в столичном Экспоцентре работала выставка инновационных достижений сотрудников и учащихся вузов и школ. На ней юные исследователи ставили занимательные научно-популярные опыты, участвовали в познавательных и развивающих играх, показывали свои достижения. Так, ученики железнодорожного лицея из города Ростов представили выполненные собственными руками модели вагонов и локомотивов. В рамках смотра прошло соревнование мобильных роботов, работал музей головоломок, физическая кунсткамера, лаборатории трёхмерного зрения и солнечной энергетики.

В общей сложности в выставке участвовали более 200 крупнейших научных центров России и других стран. Среди них МГУ, МГТУ, МАИ, МФТИ, Гидрометеоцентр, университеты из Швейцарии, Германии, Франции, Великобритании. Особое значение нынешнему фестивалю придал тот факт, что он прошёл в год 300-летия со дня рождения Михаила Ломоносова и 50-летия первого полёта человека в космос.

Андрей Стрельцов

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

2000

биотопливных ТЭЦ общей мощностью 22,5 ГВт работают сейчас во всём мире. Они расположены в 40 разных странах, причём в Европе находится половина из них.

К 2015 году после строительства ещё 9 тыс. таких ТЭЦ мощности по производству электричества из биотоплива вырастут ещё на 8 ГВт. На эти цели предполагается направлять по 15,5 млрд евро в год.

Увеличению числа подобных объектов способствуют разработанные многими странами тарифы на электроэнергию из биотоплива. Рост цен на углеводороды и внедрение «зелёных сертификатов» также повышают конкурентоспособность альтернативной электроэнергетики.

Наталия Курская

Главный редактор: Александр Репинин

Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересыкин,

Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

Выпускающий редактор: Анна Зограб

Директоры отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный,

Александр Рубцов (актуальной работы транспорта), Андрей Стрельцов (науки), Юрий Сушинов

(информации), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазинахметова (социальной политики и писем),

Алексей Чекалкин (информационный), Сергея Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Краминов (макет)

Советник главного редактора: Валентин Запевалов [научный редактор: Анатолий Ходоровский]

Номер вёрстки: Валерий Погорелый

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 № ФС77-19219.

Чередители: Журналистский коллектив редакции

газеты «Гудок», ОАО «РЖД». Ростропек. Индекс 50019

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

E-mail: gudok@css-rzd.ru

ИСТОРИЯ

Покорительница депо

Ключ для неё сделали облегчённым, а молоток – маленьким



Не один месяц потребовалось отработать Александре Морозовой помощницей машиниста электрички, чтобы заслужить уважение коллег-мужчин.



В 70-х Шуре охотно брали в рейс помощником машиниста

надо в кабине сидеть, а не в мазуте пачкаться!» Но грязной работы Шура никогда не боялась. И не помнит, чтобы её привлекало «тёплое место». Её работоспособность и надёжность оценили машинисты депо. Это раньше они посмеивались. Но вот стали просить заведующих бригадами: «Слушай, поставь мне Морозову в рейс!»

В 1983 году Александра Ивановна стала локомотивным диспетчером Горьковского отделения дороги. И тоже оказалась единственной женщиной среди коллег.

На новой работе произошло её знакомство с будущим супругом – машинистом тепловоза локомотивного депо Горький-сортировочный Борисом Березуцким. Знакомство телефонное. Он не раз решал с Морозовой повседневные рабочие вопросы. И не скрывает – хотелось ему посмотреть, как выглядела девушка-диспетчер с таким знакомым голосом.

– Мне, правда, нравился её голос: приятный, бодрый такой, без жеманства, – вспоминает свои первые впечатления о супруге Борис Николаевич.

Теперь больше двадцати лет голос этот для него – самый родной. Он его слышит, уходя на смену и возвращаясь домой. Этим голосом пелись колыбельные для сына Дениса.

А напористость в характере Шуры ему даже нравится.

– Есть такое стремление – быть не слабее мужчины. И его нужно уважать. Женщина-космонавт, женщина-капитан корабля, женщина-летчик, женщина-машинист... Я думаю, такие случаи как символы должны быть.

На Горьковской магистрали таким символом стала первая в России женщина, которая в 1863 году пришла работать на железную дорогу, – Ольга Куншевицкая. Она стала кассиром на станции Вязники. В прошлом году работники этой станции торжественно открыли на здании вокзала мемориальную доску с её портретом. Вспоминают здесь и юную Женю Герман. В 1939 году ей доверили вести в Горьком самый первый поезд Детской железной дороги.

Так что, имеет право женщина быть машинистом? Или только машинисткой?

Ольга Люлина
Нижний Новгород

Кино

Детей будут тянуть «Вверх»

В Геленджике состоялось открытие первого международного фестиваля семейных фильмов

Фильмы, показанные на фестивале «ВВЕРХ», оказались совсем не детскими и не развлекательными: «Царь», «Поп», «Раскол», «Остров», «Брестская крепость» и другие. Эти картины, по мнению организаторов, призваны установить уровень для лент, которые примут участие в следующем конкурсе.

В этом году состязания не было. В течение фестивальной недели проходили « круглые столы », на которых обсуждались проблемы нашего кино, гости смотрели фильмы, обсуждали их. Настоящий же конкурс с номинациями и призами впереди. До 31 марта 2012 года можно подать заявки

на участие. Судить будут по нескольким номинациям, в том числе «Самый лучший художественный фильм», «Самый лучший короткометражный фильм» и другим. Цель кинофестиваля – привлечь внимание государства к проблеме отсутствия семейного кино.

« Да, вы можете меня упрекнуть в том, что все фильмы, которые были показаны, отнюдь не семейные, – говорит председатель оргкомитета фестиваля предприниматель Юрий Рязанов. – Я показал фильмы, которые, на мой взгляд, тянут общество вверх. «Остров» – картина-покаяние, о том, к чему может привести грех и как его можно искупить. «Мусульман-

ин» – фильм, который учит относиться с пониманием к другим конфессиям. А семейного кино у нас просто нет. Есть хорошие старые картины, которым 30–40 лет, но они совсем непонятны сегодняшнему ребёнку».

Продюсер и режиссёр Игорь Угольников говорит что детских фильмов сейчас снимается мало – всего 10%. И даже эти 10% картин не доходят до зрителя, поскольку прокатчик считает их невыгодными.

«Семейное кино снять очень непросто, – уверен Угольников. – В нём должны присутствовать доброта, любовь, честность, вера в сказку. Поэтому честь и хвала тем, кто выбирает такой путь».

Евгения Заболотских

и другим машинистом, Евгением Никитиным. И это была школа. Иногда он устраивал своего рода конкурсы по знанию схем электропоезда между Шурой и своим постоянным помощником Дмитрием. Тепло вспоминает сегодня Александра Ивановна и ещё двух машинистов, с которыми довелось поработать – Виктора Любавина и Юрия Тихомирова.

– Мой первый рейс был сорок лет назад, в сентябре 1971 года. Поначалу ездила по коротким маршрутам. Потом определили на главный ход: на Шахунью, Вязники, Горьковец. Первое время очень болзь лежала половок в пути. А они, конечно, слушались. Однажды даже возгорание в стягивающем реакторе пришлось тушить. Колёсная пара заклинила. На конечных станциях требовалось проверять ходовую часть всего электропоезда. А у нас в ту пору ходили составы даже в двадцать вагонов.

Помощнику полагается время от времени обходить состав. Вот тут и наслышалась она в свой адрес шуточек: «Такой красавице

«К идею отношусь положительно. Зарядка даёт человеку бодрость, приводит в норму все его функциональные системы. Во многих странах мира есть подобный опыт. В этом году я лично наблюдал такую зарядку в Бангкоке. Приобщиться к здоровому образу жизни там предлагали людям от 15 лет и старше, – прокомментировал «Гудку» заместитель главного врача Московского научно-практического центра спортивной медицины Максим Елизаров.

– Но я с трудом представляю, как такая зарядка будет проходить в Москве».

Эксперт считает, что лучше всего организовывать занятия спортом на рабочих местах, в офисах – это значительно сэкономит время. К тому же Елизаров уверен, что зарядка гораздо продуктивнее не в утренние часы, когда все спешат на службу, а в вечерние, после работы.

Алла Панасенко

ЗДОРОВЬЕ

На зарядку становись!

В Тюмени запланированы массовые разминки под открытым небом

Необычная акция бодрости и здоровья пройдёт в городе с 10 по 20 октября. Задачу мероприятия – приобщить население к здоровому образу жизни – активно поддержали два местных депутаты областной и городской Думы.

Кроме того, в общественной зарядке, которая стартует на стадионе «Строймаш», примут участие студенты нескольких тюменских вузов.

«Начало зарядки намечено на 9.00 утра, – рассказали в Тюменском областном департаменте здравоохранения. – Во время мероприятия будут сняты видеоролики, которые затем планируется транслировать на больших уличных экранах города».

Тюменскую инициативу поддерживают и в Москве, однако специалисты признаются, что в масштабах мегаполиса организовать подобную акцию будет сложнее.

«К идею отношусь положительно. Зарядка даёт человеку бодрость, приводит в норму все его функциональные системы. Во многих странах мира есть подобный опыт. В этом году я лично наблюдал такую зарядку в Бангкоке. Приобщиться к здоровому образу жизни там предлагали людям от 15 лет и старше, – прокомментировал «Гудку» заместитель главного врача Московского научно-практического центра спортивной медицины Максим Елизаров.

– Но я с трудом представляю, как такая зарядка будет проходить в Москве».

Эксперт считает, что лучше всего организовывать занятия спортом на рабочих местах, в офисах – это значительно сэкономит время. К тому же Елизаров уверен, что зарядка гораздо продуктивнее не в утренние часы, когда все спешат на службу, а в вечерние, после работы.

Алла Панасенко

