



## Карго Индекс

Темпы роста транспортного индикатора в феврале снизились, повторяется ситуация пятилетней давности. Стр. 5

## 3. | УСПЕХ

Медицинские учреждения ОАО «РЖД» лидируют в рейтинге агентства «Эксперт РА»

## 8. | КУЛЬТУРА

На Киевском вокзале Москвы состоялась премьера российско-польского спектакля «Железнодорожная опера»

14 марта 2011 года [www.gudok.ru](http://www.gudok.ru)  
понедельник [www.gudok.info](http://www.gudok.info)  
№ 39 (24759) E-MAIL: [gudok@css-rzd.ru](mailto:gudok@css-rzd.ru)

# ГУДОК



Ежедневная  
транспортная  
газета

Выходит  
с 23 декабря  
1917 года

Тираж  
147833  
экземпляра

## | От РЕДАКЦИИ

### «Локомотив» пошёл по расписанию

Стартовал чемпионат страны по футболу, который, о чём уже сейчас можно с уверенностью говорить, станет самым необычным в современной российской истории. Виной всему стремление нашего большого спортивного начальства хотя бы по форме приблизиться к европейским стандартам и перевести чемпионат на систему осень – весна, которая принята в большинстве стран Старого Света. Вот ради того, чтобы этот переход осуществился, игроки шестнадцати клубов премьер-лиги будут разыгрывать медали на протяжении почти полутора лет. С тем чтобы следующий чемпионат начать уже не весной, а осенью. Увы, в нашем футболе часто бывает, что сначала решение принимается, а потом уже все начинают ломать голову над тем, как его реализовать. Например, до сих пор непонятно, как в морозы можно демонстрировать качественный футбол. И дело вовсе не в играх, дело в инфраструктуре, которая к той самой системе осень – весна пока не готова. Даже на таком классном стадионе, как «Локомотив», поле не выдержало испытания зимой и пока непригодно для игры. Поэтому вынуждены были железнодорожники свой первый матч в чемпионате проводить не на родной арене, а в «Лужниках», где есть искусственное покрытие. И такие проблемы не только у «Локо» – у многих клубов премьер-лиги.

Впрочем, обратного хода решению о «европеизации» футбола уже не будет. И клубы не только премьер-лиги, но и первого, и второго дивизионов, где дела со стадионами и полями обстоят ещё хуже, будут выкручиваться каждый как сможет.

Правда, болельщики о таких глобальных проблемах пока позабыли. Они просто радуются, что чемпионат всё-таки начался. И как начался! Уже в первом туре «Локомотив» на пару с «Динамо» выдали потрясающий по интриге и зрелищности матч. Железнодорожники, которые проводили первую официальную игру под началом Юрия Красножана, в итоге выиграли, но нервы болельщикам и тренерам помочтали. С другой стороны, драматические матчи футболу как зрелицу идут только на пользу. И если хотя бы половина игр чемпионата по наకалу и интриге будут такими же, как встреча «Локомотива» и «Динамо», скучать в ближайшие полтора года нам точно не придётся.

## ЦИФРА ДНЯ

# 10662

ВАГОНА УГЛЯ БЫЛО ОТГРУЖЕНО ЗА 9 ДНЕЙ МАРТА ПО СЕТИ ДЛЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖКХ В СООТВЕТСТВИИ С ЗАЯВЛЕННЫМИ ОБЪЁММАМИ. К УРОВНЮ ПРОШЛОГО ГОДА ПОГРУЗКА СОСТАВИЛА 96%. ЗСЖД ОТГРУЖЕНО 3363 ВАГОНА, ИЛИ 98% К ПЛАНУ. КРЖД ОТГРУЖЕНО 4462 ВАГОНА, ИЛИ 115% К ЗАЯВЛЕННЫМ ОБЪЁММАМ.

## Проблемная тяга РАБОТУ СЕТИ ТОРМОЗЯТ ЛОКОМОТИВЫ

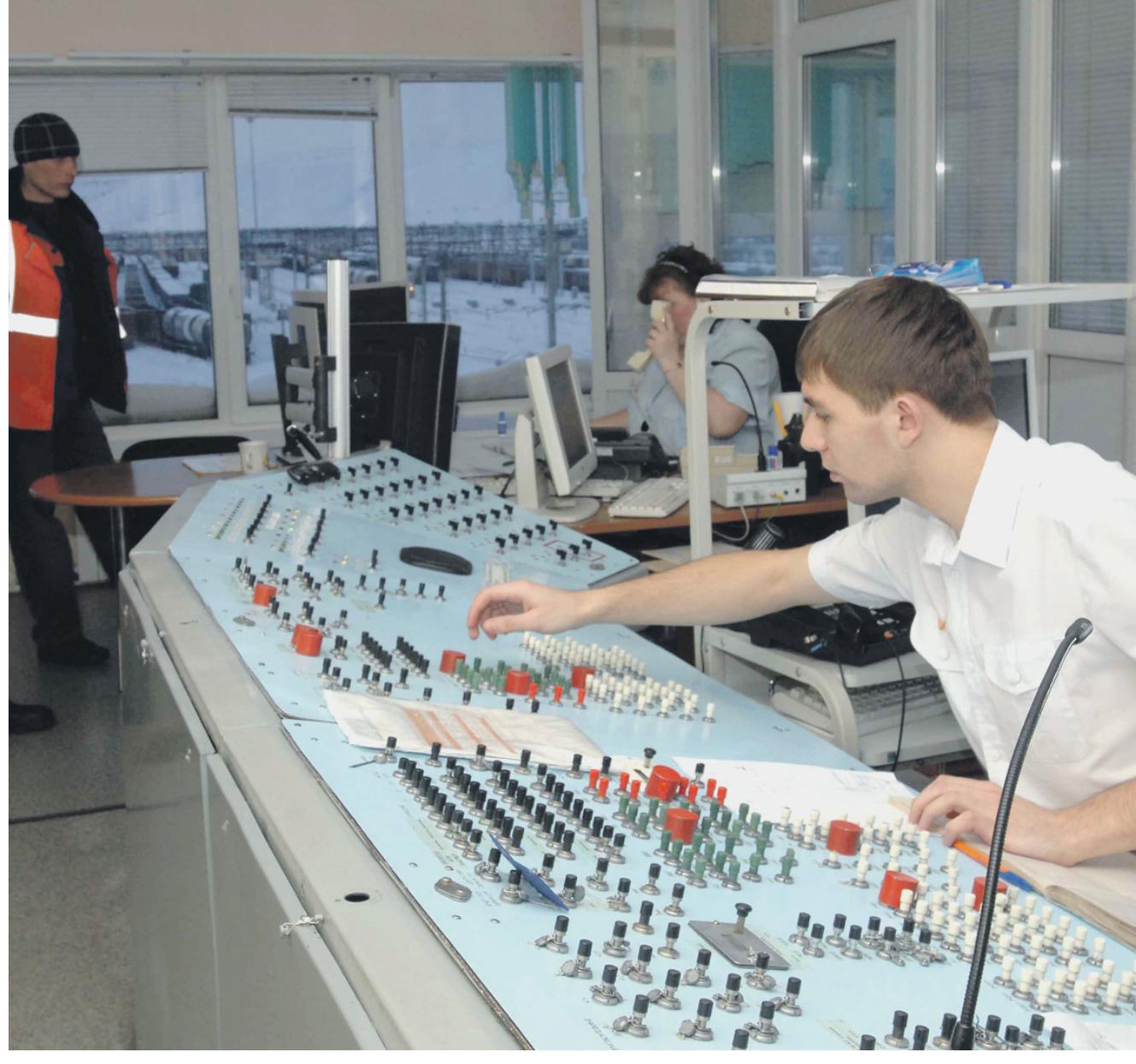


ФОТО: ПАВЕЛ ГОРЯЧКО

НЕСМОТРЯ НА СТАВИЛИЗАЦИЮ СИТУАЦИИ НА ОСОБО ПРОБЛЕМНЫХ НАПРАВЛЕНИЯХ, В ЦЕЛОМ НА СЕТИ КЛЮЧЕВЫЕ ПЛАНОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ РАБОТЫ НЕ ВЫПОЛНЯЮТСЯ. Для нормализации положения необходимы усилия всего производственного блока компании.

В ОАО «РЖД» под председательством первого вице-президента компании Вадима Морозова прошло селекторное совещание с участием начальников железнодорожных дорог.

На нём было отмечено, что в компании с начала текущего года сложилось непростое положение с выполнением бюджетных заданий. Наметилось отставание по большинству ключевых параметров работы: погрузке, участковой и технической скорости, весу грузового поезда. Непростая обстановка и с «брошенными» поездами – таких на сети на данный момент 183.

«Эффективность общей эксплуатационной работы во многом зависит от выполнения такого показателя, как участковая

В СРЫВЕ ПЛАНОВЫХ ЗАДАНИЙ ЕСТЬ ДОЛЯ ВИНЫ БОЛЬШИНСТВА ХОЗЯЙСТВ ПРОИЗВОДСТВЕННОГО БЛОКА

скорость поезда, и надо с сожалением сказать, что этот показатель не выполняется. В целом по сети, по данным на первую декаду марта, участковая скорость снижена по сравнению с прошлым годом на 2,9 км/ч. Наиболее значительное отставание по этому показателю сложилось на Октябрьской, Свердловской и Северной магистралях. А план по выполнению технической скорости выполняют вообще только три железнодорожные дороги», – констатировал Вадим Морозов.

По его словам, в невыполнении плановых заданий есть доля вины большинства хозяйств производственного блока, но наиболее непростое положение сложилось сейчас в таком важнейшем звене перевозочного процесса, как локомотивный комплекс. «Большие проблемы имеются и в секторе ремонта, и в эксплуатации. Так, с начала года отмечено 34 тыс. внеплановых выходов локомотивов в ремонт, что на 25% выше уровня прошлого года», – подчеркнул первый вице-президент компании. Это сви-

детельствует о том, что организация и качество ремонта находятся не на должном уровне.

«9 марта была проведена внеплановая проверка локомотиворемонтных депо Великих Лук и Дно Октябрьской магистрали. Она выявила огромные проблемы и в вопросе качества работы, и в деле организации снабжения запасными частями. Конечно же, такое положение не на всех локомотиворемонтных предприятиях, но тем не менее этот пример весьма показателен», – заявил Вадим Морозов.

Не лучше обстоит дело и в комплексе эксплуатационного локомотивного хозяйства. Согласно нормативам процент неисправных локомотивов из общего числа находящихся в эксплуатации не должен превышать 10%, а в настоящий момент это 30%. Более того, в некоторых депо отмечены случаи фальсификации дежурными по депо реальных показателей.

> Окончание | 3

## Блиц

### Главный фактор

НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ СОВЕТ НАМЕТИЛ ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ КАЧЕСТВА ВАГОНОРЕМОНТА



ФОТО: ИРИНА ВОДОВИК

– Николай Алексеевич, о проблемах с качеством вагонного литья хорошо известно, какие ещё узлы и детали грузовых вагонов вызывают наибольшую озабоченность?

– Несмотря на то что в прошлом году количество случаев, связанных с нарушением безопасности движения, удалось снизить на 30%, отказов – на 37%, по итогам первых двух месяцев 2011 года очевидно, что принятых ранее мер недостаточно: отмечен рост нарушений.

Неисправность боксового узла остаётся серьёзной причиной их возникновения. 98% подвижного состава эксплуатируется на роликовых подшипниках.

Считаю, что установка кассетных подшипников позволит сократить расходы на ремонт колёсных пар.

Однако существующая сейчас

нормативная база не позволяет

перейти на кассетные подшипники.

Ещё одна распространённая причина брака – неисправности автотормозного оборудования.

– В чём, по вашему мнению, залог качественного ремонта подвижного состава?

– Человеческий фактор имеет всё же решающее значение.

В настоящее время отсутствует цепочка контроля при ремонте мастер – бригадир – слесарь и при выпуске слесарь – бригадир – мастер. Такую цепочку необходимо создать.

Отношение самих ремонтников к исполнению работ играет решающую роль.

Почти 69% брака происходит из-за человеческого фактора, из которых 27% носят непреднамеренный характер, то есть

по причине неосторожности,

самонадеянности и ошибок в работе персонала.

Среди причин нарушения

технологической дисциплины

в вагонных депо назвал бы и

нарушение режима работы

ремонтных участков. Продолжительность ремонта одной тележки намного выше, чем она могла бы быть. Оптимизация режима работы тележечного и сборочного цехов обеспечит ритмичную работу всех участков.

– Какие задачи в организации ремонтных работ предстоит решить в ближайшее время?

– Важная проблема – отсутствие

пооперационного контроля за соблюдением технологии

ремонта узлов и деталей. Нам

предстоит её решить.

Кроме того, необходимо

организовать материально-

техническое снабжение склад-

ского хозяйства депо.

В частности, наладить обратную

связь между складом и цехом,

что обеспечит своевременное

заполнение запаса комплекту-

ющих и материалов на про-

изводственных участках.

Беседовала

АЛЬБИНА БУЛАТОВА

## ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

### Вынужденные перемены

ИНДЕКС-ПРОГНОЗ ОТРЕАГИРОВАЛ НА ПОТЕРЮ ОФИЦИАЛЬНОЙ СТАТИСТИКИ РУДЫ

В ФЕВРАЛЕ МЕТОДОЛОГИЯ РАСЧЁТА ПРОГНОЗНОГО ПОКАЗАТЕЛЯ ГРУЗОВОЙ БАЗЫ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ПРЕТЕРПЕЛА ИЗМЕНЕНИЯ. Но связанные с ним глобальные перемены в грузовой базе или в реальном секторе экономики. Их причиной стали очередные изменения в составе данных Росстата, единственного официального источника статистической информации в стране.

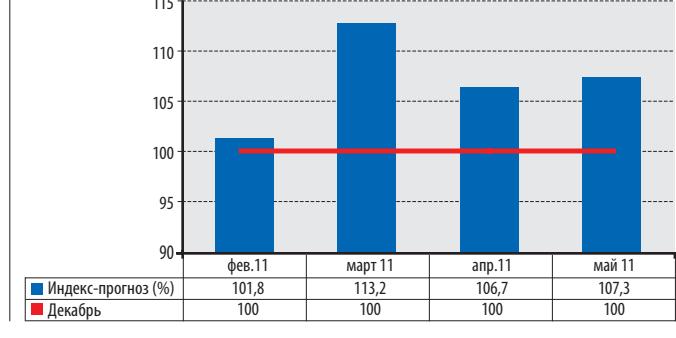
С нового года из основанный на внутренней информации Росстата базы данных Института экономики РАН, которую мы используем в расчётах, исчезла информация об объёмах добычи железной руды. С начала 2010 года, когда было объявлено о реформировании официальной статистики, такое случается часто. Информация о некоторых видах продукции впервые прошла в феврале минувшего года. В публикациях Росстата за январь

2010 года не было данных по производству стали и железной руды. И если информация по стали почти сразу вернулась к потребителю, то по основному материалу, из которого её производят, этого не произошло вообще.

Сейчас эти данные пропали и из базы Института экономики. Из-за этого в методологии расчёта индекс-прогноза были внесены изменения. Из списка

В досье

Индекс-прогноз грузовой базы (февраль – май 2011 года)



Основа качественной работы вагоноремонтного комплекса компаний по-прежнему – квалифицированный персонал. Такой вывод, в частности, был сделан в минувшую пятницу на заседании научно-технического совета Центральной дирекции по ремонту грузовых вагонов ОАО «РЖД».

## 2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

14 марта 2011 года

понедельник

№ 39 (24759)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

### ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

#### Обошлось без потерь

Сразу два ЧП произошли в минувшую пятницу на Восточном полигоне сети РЖД. 11 марта на станции Свободный Забайкальской дороги сошли с рельсов 12 вагонов грузового поезда, который вёз нефть со станции Уяр Красноярской дороги на Дальневосточную магистраль. «Утечки из цистерн нет, никто не пострадал. Восстановительные поезда станций Белогорск и Шимановская оперативно устранили последствия чрезвычайного происшествия», – сообщили на ЗабЖД. Задержки движения других поездов практически не было: они продолжили движение по соседним стационарным путям. По предварительным данным, причина схода вагонов – излом боковой рамы тележки 36-го вагона от головы поезда. Брак допустил завод-изготовитель – ОАО «Азовобщемаш» (Мариуполь, Украина).

В тот же день сошли с рельсов три полу-вагона с углем и локомотив на соседней Дальневосточной магистрали. Инцидент произошёл с поездом, следовавшим из Комсомольска-на-Амуре в Ванино, на однопутном перегоне Откосная – Кузнецковский. Информация о ЧП поступила в 16.30 по местному времени. Длина пути, повреждённого в результате происшествия, составила порядка 200 м. Погибших и пострадавших нет. Для ликвидации последствий прибыли восстановительные поезда со станций Высокогорная и Комсомольск-на-Амуре. Всего к работам были привлечены 60 человек и четыре единицы техники. На восстановление сквозного движения ушло 9,5 часа. На 1 час 25 минут был задержан пассажирский поезд Хабаровск – Советская Гавань. Причина схода устанавливается.

#### Уйдёт под воду

Финляндия разработала программу строительства железнодорожного тоннеля между Хельсинки и Таллинном. По словам главы Союза местных самоуправлений провинции Рийиты Мурто-Лайтинен, программа является частью проекта строительства железнодорожного сообщения между Петербургом и Берлином, первым этапом которого стало введение скоростного сообщения между Петербургом и Хельсинки. Публичное обсуждение проекта начнётся в мае. Работа над ним должна завершиться к концу 2012 года. Протяжённость тоннеля в зависимости от выбора трассы будет не менее 60–80 км, из которых 50–70 км пройдут под водой. Ориентировочный срок строительства – 10–15 лет.

#### Дом из Швеции

На отдалённых станциях Восточно-Сибирской дороги начинается экспериментальное строительство. Там возведут девять двухквартирных домов по технологии шведской фирмы «Линдаб». Основой домов станет каркас из лёгких стальных тонкостенных конструкций. На него будут монтироваться теплоизолирующие панели из современных материалов. Стоимость такого жилья не превышает затраты на возведение домов из традиционных материалов, а вот уровень комфорта станет выше. Всё жильё должно быть построено и сдано уже в этом году. Если эти дома придутся по нраву жильцам, то опыт ВСЖД растиражируют на всю сеть РЖД.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

### ПОЗДРАВЛЕНИЕ

#### С юбилеем

Владимиру Николаевичу Голоскову, начальнику Северо-Кавказской железной дороги – филиала ОАО «РЖД», исполнилось 50 лет.

Уважаемый Владимир Николаевич! Примите самые теплые и искренние поздравления по случаю Вашего юбилея! Начав трудовую биографию дежурным по станции, Вы последовательно и уверенно прошли каждую ступеньку профессиональной лестницы, приобрели уникальный опыт управления процессами железнодорожных перевозок в широком спектре экономико-географических условий.

Высокие личные и деловые качества позволяют Вам успешно определять стратегию развития Северо-Кавказской дороги в полном соответствии с задачами, поставленными ОАО «РЖД». За годы Вашего руководства была создана действенная основа для активного внедрения принципов инновационного менеджмента и новых инструментов корпоративного управления, ориентированных на повышение качества производственных процессов, роста уровня профессиональной квалификации персонала, его высокой внутренней мотивации и ответственности за конечный результат. Вам удалось объединить в одну сильную команду руководителей всех филиалов и ДЗО компаний на полигоне дороги, консолидировать их усилия в рамках реформирования отрасли и укрепить позиции железнодорожников на транспортном рынке Юга России. От всей души желаем Вам крепкого здоровья, творческих сил и энергии для плодотворной работы на благо российских железнодорожных дорог!

Коллектив Северо-Кавказской железной дороги и дорпрофжел

### Бедствие

# Конечная остановка

ЯПОНИЯ ПЕРЕЖИВАЕТ ТРАНСПОРТНЫЙ КОЛЛАПС



ФОТО: ХИКИНА/ИТАР-ТАСС

В минувшие выходные Японию потрясло сильнейшее в истории страны землетрясение.

В официальном списке погибших в результате серии разрушительных землетрясений и цунами в Японии числится свыше тысячи человек. Большинство из них – из прибрежной префектуры Мияги на острове Хонсю. Однако ожидается, что общее число жертв превысит 10 тыс.

После землетрясения в Японии транспорт работает с перебоями. Так, компания-перевозчик Japan Railways сообщает о приостановке железнодорожного сообщения в регионе Тохоку и закрытии железнодорожной линии скоростного движения Акита-синкансэн, связывающей станции Токио и Акита с прямым обслуживанием.

После первого удара цунами утром 11 марта на востоке острова Хонсю пропали четыре скоростных состава. Сколько пассажиров было

УДАРЫ СТИХИИ НАРУШИЛИ РАБОТУ ТРАНСПОРТА СТРАНЫ

в них, пока не установлено. Также первой волной у берегов Японии накрыло пассажирский корабль, на борту которого находились 300 человек. Их судьба неизвестна.

В пострадавших префектурах закрыты девять автомагистралей, аэропорты отменили более 900 рейсов. Семь самолётов, принадлежащих японским авиакомпаниям All Nippon Airways (ANA) и Japan Airlines (JAL), пострадали при землетрясении.

В то же время на атомной электростанции «Фукусима-1» в 240 км к северу от Токио в результате землетрясения вышли из строя системы охлаждения трёх из шести ядерных реакторов. На реакторе № 3 произошёл выброс радиоактивных материалов. Этот реактор – единственный на станции, в котором используется плутониевая топливная смесь, так что проблемы с ним могут оказаться гораздо серьёзнее. По словам генсека кабинета

министров Юкио Эдано, наибольшую угрозу представляет накапливающийся внутри реактора водород. «Существует угроза взрыва. Однако он не разрушит защитную оболочку реактора», – отметил он.

Тем временем, по словам руководителя Национального центра управления в кризисных ситуациях МЧС Владимира Степанова, радиационный фон на территории Дальнего Востока находится в норме.

«Воздушные массы, находящиеся над Хонсю, будут смещаться в сторону Тихого океана. Радиоактивное облако над АЭС «Фукусима» отсутствует, и его возникновение не прогнозируется. Можно уверенно говорить, что населению на территории Сахалинской области радиационная опасность не угрожает», – заявил начальник Главного управления МЧС по Сахалинской области Таймураз Касаев.

Ринат Накипов

### Южно-Уральская

## Награды пассажирам

ПОСЕТИТЕЛИ ВОКЗАЛА СЫГРАЮТ В БИЛЬЯРД И ТЕННИС



ВИКТОРУ ШАВАЛЕЕВУ ИЗ МИАССА ВРУЧИЛИ СЕРТИФИКАТ НА ИГРУ В НАСТОЛЬНЫЙ ТЕННИС

Каждый из участников впервые провёденной Южно-Уральской региональной дирекции железнодорожных вокзалов (ЮУ РДЖВ) акции «Счастливый пассажир» в течение десяти дней должен был воспользоваться услугами вокзала, приобрести проездные билеты от 1 тыс. руб. или продукцию в любой из торговых точек вокзала на сумму от 300 руб. «Купон участника акции у администратора зала ожидания экономкласса получили 75 пассажиров», – рассказал начальник вокзала Челябинск Владимир Черных.

День подведения итогов акции на вокзале превратили в праздник: для пассажиров выступили коллективы Дворца культуры железнодорожников, были проведены конкурсы и викторины.

ЕВГЕНИЯ МУСИХИНА

### ПЛАНЫ

## УЛОВ ДЛЯ СВОИХ

РЫБАКОВ СТИМУЛИРУЮТ ПОВЫШЕНИЕ ПОШЛИН

В России продолжится постепенное повышение вывозных таможенных пошлин на необработанную рыбу. При этом будут расти и ввозные пошлины на морепродукты с высокой степенью переработки.

Об этом заявил в Хабаровске руководитель Росрыболовства Андрей Крайний.

«Необходимо мотивировать наших рыбаков реализовывать продукцию с высокой добавленной стоимостью в России», – рассказал чиновник.

За 2010 год таможня Дальнего Востока оформили на экспорт 1,3 млн тонн водных биоресурсов. Объёмы поставок по сравнению с предыдущим периодом выросли как на натуральном, так и в стоимостном выражении.

«В структуре экспорта лидирует мороженая рыба – она занимает 91%. Далее следуют рыбаки мука (4%), филе (2%), ракообразные (2%), консервы и жир (менее 0,1%). Если говорить о мороженой продукции, то в основном вывозятся минтай, мороженые печень, икра и молоки, сельдь, треска», – сообщила пресс-служба Дальневосточного таможенного управления.

Главным потребителем дальневосточной рыбы оста-

ется Китай. Туда активно ввозится минтай. Эта рыба занимает фактически треть китайского импорта морепродуктов. Сейчас продолжается митаевая путь. К сведению, только предприятиям Приморского края в 2011 году выделены квоты на вылов 362 тыс. тонн минтая в Охотском море. И рыбаки планируют полностью освоить выделенные квоты.

В свою очередь, поставки тихоокеанской рыбы на внутренний рынок продолжают вестись в основном судами под флагами Камбоджи, Сьерра-Леоне и Грузии.

«Объёмы нелегальных поставок только за одну неделю

в прошлом году с ДВЖД отправлено

383,7 тыс. тонн рыбопродуктов.

Это 87,4% к уровню 2009 года

снижаться. По данным Дальневосточного территориального центра фирменного транспортного обслуживания, в прошлом году со станцией ДВЖД отправлено 383,7 тыс. тонн рыбопродуктов. Это 87,4% к уровню 2009 года. Хотя и не такая рекордная, как в 2009-м.

Вместе с тем глава Росрыболовства заявил о необходимости ужесточения мер по борьбе с незаконным ловом. По-прежнему высока доля оправдаемой за границу браконьерской продукции. Так, 93% поставок краба в порты Японии нелегальны. Браконьерский промысел ведут в основном суда под флагами Камбоджи, Сьерра-Леоне и Грузии.

«Объёмы нелегальных поставок только за одну неделю

ПАВЕЛ УСОВ,

СОБ. КОРР., «ГУДКА»

ХАБАРОВСК

## СЕЛЕКТОР

## Проблемная тяга

&gt;Начало | 1

В частности, проверки обнаружили такие «улучшения» результатов работы в эксплуатационных локомотивных депо Уфа Куйбышевской дороги и Чернышевск Забайкальской.

В то же время, несмотря на очевидные трудности, на магистралях, которые в последнее время подвергались обоснованной критике, отмечены позитивные сдвиги.

Например, как отметил начальник Северной дороги Василий Билоха, за счёт концентрации трудовых ресурсов на особенно напряжённых участках магистрали и повышения эффективности взаимодействия с грузоотправителями СЖД удастся по итогам марта выполнить задания по погрузке и повышению среднего веса поезда.

«Ожидается, что по итогам квартала погрузка на дороге вырастет по отношению к 2010 году на 2%, а по сравнению с 2009 годом – на 14%. Тем не менее для выполнения взятых обязательств локомотивный парк магистрали необходимо усилить», – отметил Василий Билоха.

Помимо этого, начальник Северной магистрали сообщил, что к текущему моменту на дороге ощущается нехватка щебня для проведения путевых работ, и попросил руководство компании помочь в разрешении ситуации.

Улучшить ключевые показатели работы обещают и на Октябрьской дороге. «Конечно, все недостатки в нашей работе в короткий срок не исправить. Тем не менее за счёт нормализации ситуации в локомотивном комплексе и устранения проблем с пропуском транзитных поездов магистрали вполне по силам выполнить планы по погрузке в первом квартале, а по результатам марта уложиться в заданные параметры и по участковой скорости», – заявил первый заместитель начальника дороги Олег Валинский.

По его словам, ситуация с «брошенными» поездами стала значительно лучше, чем несколько недель назад.

Подводя итог селекторному совещанию, Вадим Морозов подчеркнул, что все дороги по результатам текущего месяца обязаны выполнить установленные планом параметры. «Для нормализации ситуации в локомотивном комплексе необходимо повысить эффективность ежемесячного планирования работы парка.

Кроме того, на базе уже существующих информационных систем следует разработать единую технологию анализа использования тягового состава на сети ОАО «РЖД», – отметил первый вице-президент.

Кроме того, он поручил всем руководителям магистралей обратить особое внимание на подготовку к предотвращению последствий паводков.

Вадим Морозов также назначил на 18 марта совещание по вопросам нормализации ситуации с выполнением плановых заданий по участковой скорости.

Всеволод Колупаев

# По цене и качество

## СТРАХОВЩИКИ ПОСТАВИЛИ ВЫСОКИЕ ОЦЕНКИ МЕДИЦИНСКИМ УЧРЕЖДЕНИЯМ РЖД

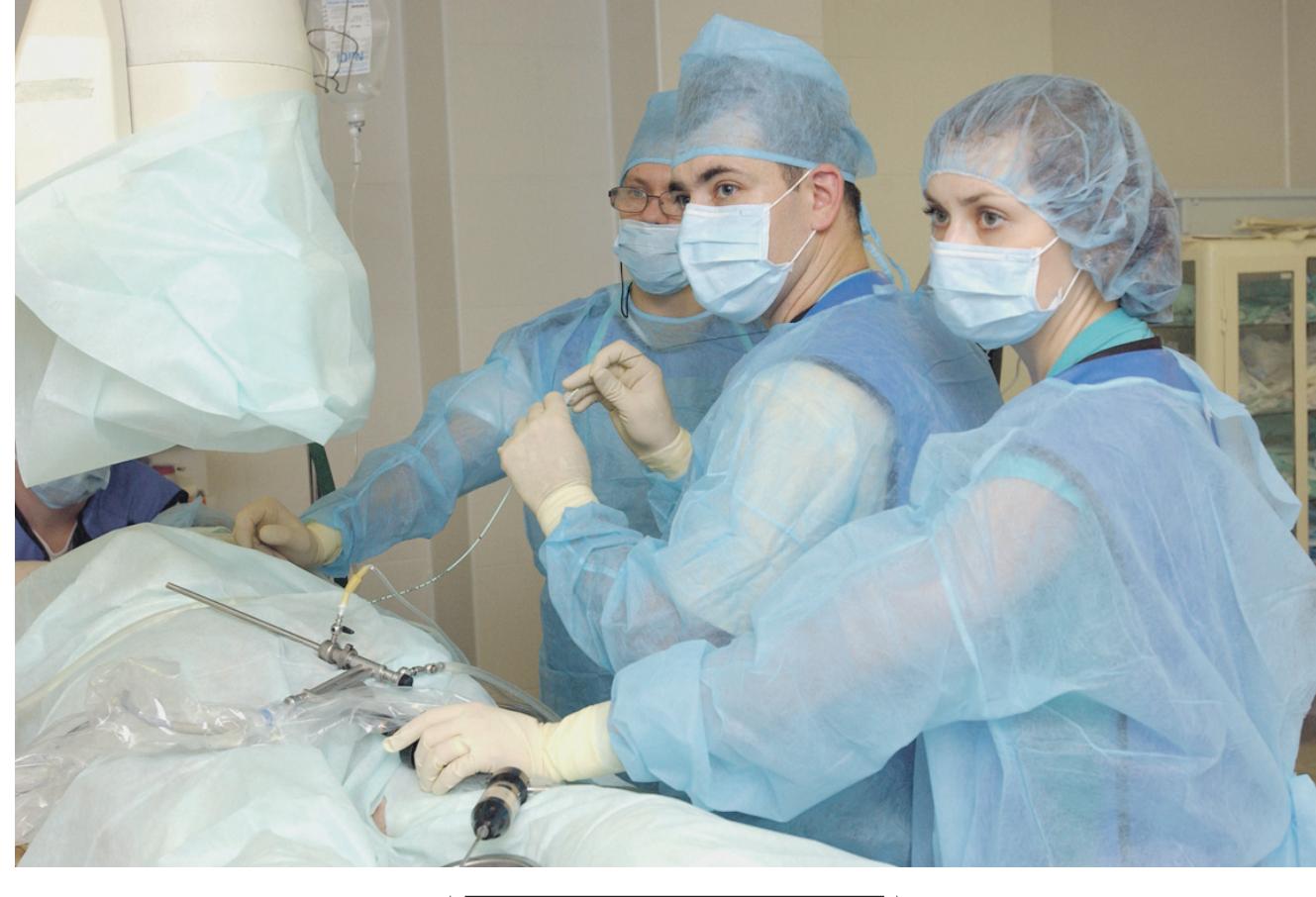


ФОТО: ИРИНА ВОЛКОВИК

Медицинские учреждения ОАО «РЖД» набрали наибольшее количество баллов по соотношению цена – качество в рейтинге, составленном агентством «Эксперт РА».

Одно из крупнейших рейтинговых агентств оценило порядка сотни медучреждений Москвы, работающих по системе добровольного медстрахования. Специалисты «Эксперт РА» опросили более 30 ведущих страховых компаний страны и попросили их выставить баллы партнёрам – лечебным учреждениям по показателям «сервис», «качество оборудования», «профессионализм персонала» и «стоимость услуг».

За период с 2006 года, когда проводился первый рейтинг, клиники обновили оборудование, повысили уровень обслуживания, а значит, и привлекательность для страховщиков. «Сейчас прослеживается прямая зависимость между ценой и сервисом, качеством оборудования», – отметил заместитель директора «Эксперт РА» Павел Самиев. – Однако при оценке частных поликлиник для взрослых отмечена парадоксальная зависимость: чем выше стоимость услуг клиники, тем ниже профессионализм персонала. Поэтому оценки ведомственных клиник оказались выше, чем частных».

В первом рейтинге железнодорожные медучреждения не входили даже в двадцатку. Теперь же среди поликлиник для взрослых наибольшее количество баллов набрала Центральная поликлиника РЖД. Среди стационаров для взрослых первую строчку заняла Центральная кли-

### Рецепт успеха ЦКБ № 1 РЖД – хорошее оборудование и отличные кадры

ническая больница № 1 РЖД, третью – Центральную клиническую больницу № 2 им. Н.А.Семашко РЖД, оставившие за спиной даже правительственные учреждения, никогда не испытывавшие трудностей с оснащением. «Когда стали известны результаты, я тут же поздравил директора поликлиники Вячеслава Абрамова и директоров больниц Виктора Пфафа и Михаила Калинина с нашим успехом, – рассказал вице-президент ОАО «РЖД» Олег Атьков. – Результат оценки был закономерен: пропорция цена – качество всегда является определяющей для потребителя, и мы руководствуемся тем же принципом, когда оснащаем учреждения современной техникой. Приобретаем оборудование, помогающее решать и диагностические, и клинические, и научные задачи. В значительной степени успех определяется человеческим ресурсом, а в здравоохранении РЖД работают высококвалифицированные специалисты не только российского, но зачастую и международного уровня».

Особую благодарность вице-президент выразил среднему персоналу железнодорожных клиник, непосредственно работающему с пациентами. «Мы все будем стараться, чтобы количество наших медучреждений в рейтинге увеличилось. Для этого у нас есть и специалисты, и заинтересованность компаний в качественном обслуживании пациентов, прежде всего – железнодорожников», – заверил он.

Между тем недавно проведённая Генпрокуратурой проверка показала, что износ зданий городских и областных клиник составляет по стране около 70%. При этом бюджетные средства, выделенные на их ремонт и строительство, часто используются не по назначению или просто разворовываются.

«В 2011–2012 годах здравоохранение должно получить из госбюджета 400 млрд руб., но они будут потрачены не на оказание медпомощи населению, а на восстановление состарившегося хозяйства муниципальных и федеральных лечебных учреждений», – пояснил Олег Атьков.

Начиная с этого года все медучреждения, в том числе ведомственные, имеют право участвовать в системе обязательного медстрахования (ОМС) и обслуживать население. Но эту работу клиникам РЖД оплачивают лишь частично, что невыгодно как медикам, так и пациентам, которым приходится доплачивать из своего кармана.

Заместитель председателя комиссии Госдумы по охране здоровья Сергей Колесников сообщил, что каких-либо изменений здесь можно ждать только в 2013 году – тогда финансирование из Фонда ОМС будет идти по полному тарифу, и услугами учреждений РЖД в полной мере сможет пользоваться территориальное население. А это, в свою очередь, приведёт к дальнейшему развитию железнодорожной медицины в плане сервиса и технологий и, соответственно, к лидерству в рейтингах.

Андрей Ивахнов

## СОСЕДИ

## Скоростная подготовка

«УЗБЕКСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» (УЖД) готовят инфраструктуру к старту высокоскоростного движения между Ташкентом и Самаркандом. Для того чтобы поезда Talgo могли беспрепятственно преодолевать отдельные участки магистрали, приходится строить новые отрезки пути.

УЖД начали строительство двухпутной железной дороги между городами Янгиером и Дашибабадом. Как сообщил «Гудку» начальник департамента стратегического развития компании Хуснутдин Хасилов, протяжённость новой ветки составит 34 км. По его словам, этот прямой участок железной дороги сократит расстояние между Ташкентом и Самаркандом всего на 15 км, но его строительство необходимо для того, чтобы между столицей и главным культурным центром Узбекистана могли ходить поезда со скоростью 250 км/ч. Напомним, что запуск высокоскоростного сообщения между Ташкентом и Самаркандом запланирован на сентябрь 2011 года.

По словам Хуснутдина Хасилова, строительные работы должны быть завершены к 1 августа 2011 года – к пробному запуску поезда Talgo. Новый участок также будет задействован в электрифицированном сообщении между Ташкентом и Термезом.

Параллельно со строительством новых участков УЖД реконструируют действующие пути для нужд высокоскоростного движения. На подготовку инфраструктуры потребуется около \$100 млн.

Два высокоскоростных поезда Talgo-250 на общую сумму 38 млн евро Узбекистан должен получить в июле 2011 года.

Эксперт Российского института стратегических исследований Ахтар Куртоз считает, что скоростное сообщение между Ташкентом и Самаркандом важно для Узбекистана прежде всего для привлечения туристов, которых пока не так много. «У местного населения скоростные поезда вряд ли будут пользоваться спросом, поскольку билеты наверняка будут дороже, чем на обычные поезда, а уровень жизни в Узбекистане невысок», – полагает эксперт.

Директор Центральноазиатского информационного центра Даниил Кислов отметил, что поток туристов в Узбекистан не увеличивается. «К тому же очень многие туристы посещают только Самарканд, Бухару и Хиву, а туда летают чартерные рейсы из Европы», – добавил он.

Денис Виксне

## ИНИЦИАТИВА

## Сила компетенции

МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ, ЧТОБЫ РАЗРАБОТКОЙ АНТИТЕРРОРИСТИЧЕСКОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ЗАНЯЛИСЬ СИЛОВИКИ

Минтранс предлагает изменить название закона «О транспортной безопасности» и разделить это понятие на две части. За антитеррор в этом случае должны отвечать силовые ведомства.

Согласно федеральному закону «О транспортной безопасности» ответственность за обеспечение транспортной безопасности возложена на субъекты транспортного комплекса, а Минтранс отвечает за нормативно-правовое регулирование по защите от актов незаконного вмешательства.

Но, как заметил министр транспорта Игорь Левитин на парламентских слушаниях в Госдуме, посвящённых правовым проблемам транспортной безопасности, специалисты министерства заканчивали технические вузы, где их обучали сугубо техническим аспектам. Таким образом, не будучи компетентным правоохранительным органом, Минтранс стал головным исполнителем в этой специфической работе. Поэтому Минтранс предлагает внести определённые изменения в законодательство. «Прежде всего необходимо изменить название закона «О транспортной безопасности» на «О противодействии актам незаконного вмешательства на транспорте», – предложил заместитель министра транспорта Андрей Недосеков.

Советственно же антитеррористическим

законом должны заниматься ФСБ и Министерство внутренних дел.

Кроме того, по мнению Андрея Недосекова, необходимо определить федеральный орган, в компетенцию которого будет входить разработка правил проведения до-

смотра граждан на объектах транспорта, а



ФОТО: ПАВЕЛ ГОЛУБКОВ

Написать законы безопасности для транспорта попросили профессионалов

также проведение обязательного лицензирования подразделений.

«Тот закон, который был принят в 2007 году, действительно затянулся конкретную ответственность, и нужно определить, кто за что отвечает, и предусмотреть соответствующее финансирование, – полагает первый заместитель председателя комитета Госдумы по транспорту Владимир Клименко. – Координацию же деятельности по противодействию терроризму должен взять на себя национальный антитеррористический комитет и его подразделения в субъектах Федерации».

Эту позицию поддержал и президент Союза транспортников Виталий Ефимов.

«Эшелонированная система защиты в транспортном комплексе пока не создана,

но до сих пор непонятно, кто стоит во главе

этого процесса, – замечает Виталий Ефимов. – Мы готовы работать, но под руководством профессионалов. Непонятно, почему транспортникам поручают создавать планы антитеррористической безопасности, хотя мы должны обеспечивать технологическую безопасность и подготовить объекты под установку различных дополнительных систем».

Выступающие представители ФСБ и МВД не предлагали столь кардинально переделать закон «О транспортной безопасности».

По их мнению, необходимо увеличить количество охранников на вокзалах и в аэропортах, а государству – помочь частным компаниям в оснащении объектов техническими средствами.

Явный уход силовиков от ответственности вызвал острую эмоциональную реакцию у заместителя Государственной думы Любови Слиски. «Ведомства играют в пинг-pong, перекладывают ответственность друг на друга, а то, что предлагают силовики по увеличению штата частных охранников и трат на транспортную безопасность, очень скоро приведёт компании к такому положению, что они не смогут покупать новую технику. И тогда мы будем снова собираться здесь и констатировать возросший процент аварий».

Зампред председателя Госдумы считает, что просто нужно научиться ответственно выполнять законы. Недавно вице-спикер Госдумы Любовь Слиска с наградным пистолетом в сумочке спокойно прошла в здание аэропорта Саратова, и никто её даже не досмотрел.

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ

## БЕЗОПАСНОСТЬ

## Разведут по уровням

На Украине автомобили и поезда не будут пересекаться

До 2015 года на украинских железнодорожных переездах с наиболее интенсивным движением автомобилей и поездов будут построены транспортные развязки и путепроводы, исключающие пересечение железнодорожного и автомобильного транспорта.

Соответствующая концепция принятая министерством инфраструктуры Украины и Госадминистрацией железнодорожного транспорта («Укрзализныця», УЗ). Документ предусматривает разработку Государственной целевой социальной программы повышения безопасности на железнодорожных переездах.

Она включает два этапа: уменьшение количества пересечений автомобильных дорог и железнодорожных путей на одном уровне, а затем, к 2015 году, создание сети развязок на разных уровнях для движения железнодорожного и автомобильного транспорта. Программа предусматривает также и повышение технического состояния железнодорожных переездов, создание заградительных устройств. При этом малодеятельные переезды будут закрыты. Общий объём инвестиций для реализации разработанной программы составит приблизительно 9 млрд гривен (более \$1 млрд).

При этом



ФОТО: ИРИНА ВОЛКОВИК

Для обеспечения безопасности движения поездов и автомобилей на Украине появятся больше путепроводов и тоннелей под железнодорожными путями

под железнодорожными путями. – подчеркнул он. – Кроме того, мы разгрузим автомобильные дороги на пересечении с железнодорожными путями с наиболее интенсивным движением».

Основной объём расходов на реализацию программы ляжет на бюджет Украины, но часть средств внесёт и УЗ. Начальник Главного управления путевого хозяйства УЗ Юзеф Тулей заявил «Гудку», что ведомство будет участвовать в финансировании программы. Однако он отказался сообщить, в каком объёме.

Леонид Григорьев

## Машиностроение

## Дефицит в составе

От ситуации с универсальным парком во многом зависит работа отрасли

Дефицит полувагонов – проблема актуальная. Однако ряд экспертов выражают надежду, что в ближайшем будущем ситуация должна стабилизироваться за счёт пополнения парка новым подвижным составом.

**Восполнение недостачи**  
Сегодня на долю полувагонов всех видов собственности, в том числе инвентарного парка РЖД, СНГ, стран Балтии и частных операторов, приходится 53% от всей сетевой погрузки в тоннаже. Крупные покупатели этого подвижного состава – лизинговые компании и операторские холдинги.

Сегодняшний подъём спроса на универсальные вагоны объясняется прежде всего восстановлением отрасли после кризиса. «В 2009 году операторы практически не пополняли парк, существенно сократив свои инвестиционные программы. И в 2010 году они, по сути, восполняли двухлетние потребности», – комментируют ситуацию в ОАО «Первая грузовая компания». При этом спрос на полувагоны после кризисного простоя вызвал сложности с размещением заказов на заводах-изготовителях. По свидетельству экспертов из ООО «Металлинвестстрранс», «в прошлом году стоявшиеся полувагоны расписывались задолго до их выхода из завода».

**Спрос плюс затраты**  
Между тем востребованный подвижной состав значительно подорожал в течение прошлого года. Если весной 2010 года новый полувагон можно было купить по цене 1,2–1,3 млн руб., то уже к лету этот показатель вырос до 1,6 млн руб. и не остановился на этом уровне. «Стоимость новых полувагонов с начала 2010 года выросла более чем на 60%. В настоящее время она достигла рекордной отметки в 2,1 млн руб.», – констатируют специалисты ОАО «ПГК». С ними соглашаются в ООО «Металлинвестстрранс». «Цены на железнодорожный подвижной состав в минувшем году росли высокими темпами, стоимость нового полувагона в 2010 году поднялась



– констатирует начальник управления перевозок ЗАО «ЗР» Дмитрий Николаев. В среднем эта цифра выросла с декабря прошлого года на 400 руб.

Впрочем, ряд операторов прогнозируют, что в сегменте полувагонов рынок должен подняться в течение этого года. «Это произойдёт за счёт ввода в эксплуатацию новых вагонов, и тогда замещение пришедшего в негодность парка будет безболезненно для рынка», – уверен Дмитрий Николаев.

В компании Brunswick Rail, свою очередь, указывают, что до равновесия в этом сегменте пока ещё достаточно далеко. «Рост цен на полувагоны в 2011 году продолжился, так что о балансе говорить не приходится – спрос до сих пор превышает предложение. И так будет продолжаться до тех пор, пока не будут введены дополнительные литейные мощности или пока рынок не откроется для глобального импорта железнодорожного литья. Вторым важным фактором является повышение эффективности работы парка вагонов за счёт формирования новой маршрутной структуры, нарушенной в процессе передачи инвентарного парка «дочкам» РЖД», – полагает ведущий аналитик компании Brunswick Rail Андрей Цыганов.

Таким образом, рынок полувагонов ведёт себя сегодня вполне по-рыночному. Для стабилизации цен здесь необходимо прежде всего дальнейшее развитие конкуренции среди продавцов и снижение административных барьеров для расширения производства вагонов и их комплектующих. Но многое зависит и от мировой конъюнктуры рынка металлов.

Мария Шевченко

на 62% – с 1,3 млн до 2,1 млн руб. (без учёта НДС)», – сообщил начальник департамента логистики и планирования компании Алексей Тюфаев.

Эксперты полагают, что причинами роста цен на производство вагоностроительной отрасли во многом стали объективные факторы, а не одно лишь спекулятивное желание машиностроительных заводов вернуть упущенную за время кризиса выгоду.

«Основным фактором, влияющим на отпускные цены полувагонов, является стоимость крупного вагонного литья, а именно боковых рам и надрессорных балок. Так, например, в январе 2010 года цена одного вагонокомплекта составляла около 135 тыс. руб., а в январе 2011 года – уже 540 тыс. руб. Как говорится, комментарии излиши – увеличение в четыре раза», – подчёркивает Алексей Тюфаев. Поэтому, по его

словам, следует выделить два драйвера роста стоимости полувагона в прошлом году. С точки зрения рыночной конъюнктуры это баланс спроса и предложения, а именно высокий спрос на полувагоны на «пространстве 1520». С точки зрения себестоимости производства подвижного состава это цены на крупное вагонное литьё», – заключает он.

### Важным фактором, влияющим на отпускные цены полувагонов, является стоимость крупного вагонного литья

Причины отчасти скрыты в дефиците крупного вагонного литья, потребности в котором сейчас превышают возможности производителей в три раза, соглашаются в ПГК. Кроме высокой стоимости сырья, здесь и желание вагоностроителей воспользоваться ситуацией острого дефицита.

Стоимость нового полувагона в 2010 году поднялась на 62% и составила 2,1 млн руб.

«На протяжении 2010 года стоимость полувагонов в среднем выросла в 1,5 раза. Прежде всего это объясняется ростом цен на сырьё, в первую очередь на металл. Однако повышенный спрос на данный вид подвижного состава открыл для вагоностроитель-

ных заводов возможность повышать цены», – согласен с коллегами исполнительный директор Rail Garant Николай Фалин. По его прогнозам, рост цен на полувагоны в этом году может продолжиться и такая тенденция сохранится до тех пор, пока операторов будет устраивать цена.

В ожидании равновесия  
При этом надо отметить, что рост стоимости подвижного состава уже опережает самые смелые предположения и постепенно рентабельность вагона сокращается к нулю. «Никто не сомневается, что цена перевозки должна быть рыночной. Но к концу 2010 года сложилась такая ситуация, что доходность на вагон уже не успевала за темпами роста стоимости подвижного состава», – отмечает директор департамента вагонного хозяйства ООО «Фирма «Трансгарант» Николай Кошелев.

Кроме того, Алексей Тюфаев обращает внимание на следующий фактор: «Сегодня очевидна тенденция падения производительности полувагона, а следовательно, его дефицит не исчезает». По наблюдениям экспертов, в первом квартале 2011 года пре-

вышение спроса на новые полувагоны над предложением отечественных и украинских заводов-изготовителей сохраняется. Как следствие, отпускные цены по-прежнему растут, а это, в свою очередь, толкает вверх и норму суточной доходности. В итоге ставки по предоставлению полувагонов с начала года немного подросли.

«Сегодня средняя цена аренды полувагона составляет 1,5–1,6 тыс. руб. в сутки»,

Справка «Гудка»

Общий парк российских инвентарных и приватных полувагонов составляет на сегодняшний день около 400 тыс. единиц. За 10 лет, с 2000 года, парк этого вида подвижного состава вырос на 134 тыс., или на 49%. В 2008 году парк полувагонов всех видов собственности увеличился на 30 тыс. единиц техники, или на 9%. В условиях экономического спада 2009 года общее число полувагонов сократилось на 5 тыс. единиц за счёт списания инвентарного подвижного состава. В 2010 году закупки полувагонов возобновились и парк увеличился на 50 тыс. вагонов.

## Кадры

## Аттестация с потерями

В ПЕРМСКОМ РЕГИОНЕ НЕПРОСТО С ОБУЧЕНИЕМ МОНТЕРОВ ПУТИ



Наталья Потапова, председатель профсоюзного комитета первичной профсоюзной организации Пермской дистанции пути Свердловской дороги

Молодым ребятам, окончившим техникум или профильные вузы и пришедшим на Пермскую дистанцию пути СвЖД, трудно получить второй разряд, свидетельство о присвоении рабочей профессии.

Дело в том, что молодым монтерам пути необходимо пройти тестирование и сдать экзамены. А аттестацию в Пермском крае они пройти не могут, для этого им на три четырёх дня приходится выезжать в Екатеринбург или Нижний Тагил.

Дорога должна потратиться на их проезд и суточные, хотя мы вполне могли бы успешно проводить аттестацию у себя в регионе: начальник Пермской дистанции пути Алексей Васильев является председателем госкомиссии филиала УрГУПСа, он сам начинал с работы монтером пути.

Ещё сложнее повышать квалификацию. Для того чтобы получить третий разряд, работники должны дождаться, пока сформируется учебная группа из 25 человек в Тюмени или Екатеринбурге. В наш регион приходит разнарядка, допустим, от Пермской дистанции – два человека, от Чусовской – два и так далее.



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРАБКО

Не всякий мастер дважды за несколько месяцев отпустит работника на учёбу

фикации монтеров пути, подготовленные департаментом кадров и учебными заведениями ОАО «РЖД», согласно которым обучение монтеров третьего и четвёртого разрядов разделили, и теперь получит следующий разряд сотрудник может только после ещё четырёх недель учёбы.

Меж тем не всякий дорожный мастер отпустит своего работника на месяц, а через три месяца – ещё раз на месячную учёбу. Да и на каждого такого учащегося приходится тратить больше средств. Если в 2008 году учёба на 3–4-й разряды обошлась в 22,6 тыс. руб. (из них 4,6 тыс. руб. – само обучение и 18 тыс. – месячный заработок монтера пути второго разряда), то теперь – 51,3 тыс. руб. (зарплата монтера второго, а потом – третьего разряда и 9,2 тыс. руб. – само обучение).

С января 2009 года действуют новые планы подготовки и повышения квали-

## Безопасность

## Ловушка для скал

Учёные предложили способ защиты от обвалов

На подмосковном испытательном полигоне Центрального научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института (НАМИ) завершилась проверка конструкции барьера, предназначенного для улавливания скальных обломков, угрожающих магистралям.

Специалисты института рекомендовали новшество для обеспечения безопасности движения поездов на горных участках железных дорог.

В настоящее время на сети ОАО «РЖД» насчитывается около 500 км подобных линий, в том числе на Северо-Кавказской, Свердловской, Южно-Уральской, Красноярской, Восточно-Сибирской, Забайкальской, Дальневосточной и других магистралях.

Сейчас в наиболее опасных местах для защиты от обвалов железнодорожники используют улавливающие камни стены из железнобетона, траншеи, галереи и другие сооружения. Предлагаемые барьера из металлических сеток, навешанные на стойки, с пропущенными по краям тросями. Энергопоглощающая способность барьера может достигать 5 тыс. кДж. Подобные устройства способны задерживать скальные обломки размером до 6 м при длине падали барьера 10 м.

Они отвечают подготовленным недавно учёными Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ) «Техническим



ФОТО: АРХИВ РЕДАКЦИИ

указанием по усилению пути на скально-обвалных участках».

В этом документе, одобренном и утверждённом специалистами ОАО «РЖД», использован лучший отечественный и зарубежный опыт проектирования железных дорог в горной местности. В том числе с применением удерживающих и улавливающих камни сетчатых конструкций.

В дальнейшем учёные планируют разработать стандарты для предприятий, специализирующихся на разработке защитных конструкций, а также методы их сертификации и испытаний.

Андрей Стрельцов

## КАРГО-ИНДЕКС

## Прерванный взлёт

Российская экономика движется по траектории пятилетней давности

Итоги последнего месяца зимы продемонстрировали, что процесс восстановления реального сектора оказался замороженным. Об этом свидетельствует как КАРГО-индекс, так и официальный показатель Росстата. Однако в ближайшее время тенденция может резко измениться. В феврале основным дестабилизирующим фактором стало положение в нефтяной отрасли. Но уже сейчас ясно, что ситуация может стремительно измениться в лучшую для России сторону. И связаны эти ожидания прежде всего с беспорядками в странах Северной Африки, которые могут перекинуться и на страны Персидского залива.

Абсолютное значение КАРГО-индекса в феврале составило 92,8%, что является наибольшим для этого месяца результатом с начала глобальных экономических потрясений. Однако, если сравнивать нынешнее значение транспортного индикатора с итоговым значением января, то наблюдается снижение темпов роста на 9,5 процентных пункта (п.п.). Одной из причин этого является календарный фактор, ведь продолжительность февраля на три дня меньше, чем первого месяца года.

Важно отметить, что аналогичная по динамике и тенденциям ситуация в реальном секторе экономики страны наблюдалась в 2006 году. Тогда абсолютное значение КАРГО-индекса в феврале по сравнению с январём снизилось на 6,2 п.п. и составило 93,8%. Дестабилизирующими факторами того времени стали очень сильные морозы. Помимо этого, по данным Минэкономразвития, наблюдался «сдержанный внешний спрос и продолжающееся давление со стороны импорта», в результате чего зафиксировано снижение в обрабатывающих производствах. Впрочем, в 2006 году негативные изменения в экономике были краткосроч-



ными – уже в марте абсолютное значение транспортного индикатора демонстрировало серьёзный рост.

В нынешнем году в начале весны можно также ожидать положительных изменений в реальном секторе. Тем более что значение транспортного индикатора по отношению к аналогичному периоду предыдущего года, которое освобождено от влияния сезонного и календарного факторов, в феврале увеличилось на 7,8% (в

январе рост составил 19,1%). В то же время значение близкого по своей природе к КАРГО-индексу индекса выпуска в базовых отраслях экономики, который рассчитывается Росстатом с запозданием в месяц, возросло в январе нынешнего года по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года на 5,1% (в декабре 2010 года – 5,5%).

Таким образом, оба индекса, наиболее оперативно характеризующие состояние реаль-

ного сектора, находятся выше 100-процентного уровня. Это свидетельствует о том, что экономика страны продолжает

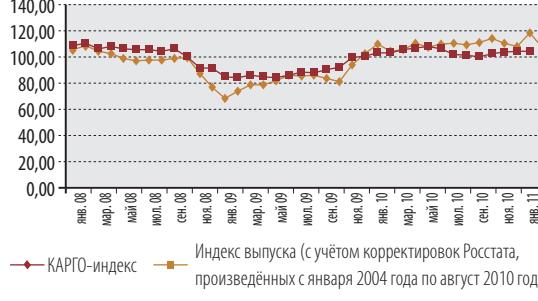
динкаторов снижаются, говорит об определённой нестабильности. Впрочем, отчасти нынешнее снижение обусловлено

**Аналогичная по динамике и тенденциям ситуация в реальном секторе экономики наблюдалась в 2006 году**

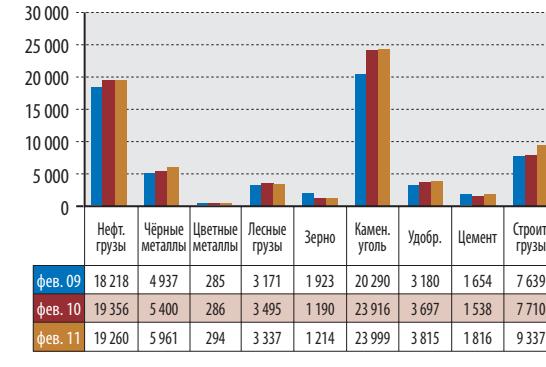
жает восстанавливаться после кризиса. Однако тот факт, что темпы роста как официального, так и транспортного ин-

дексов ведётся с достаточно высокими результатами, ведь восстановительные процессы в экономике

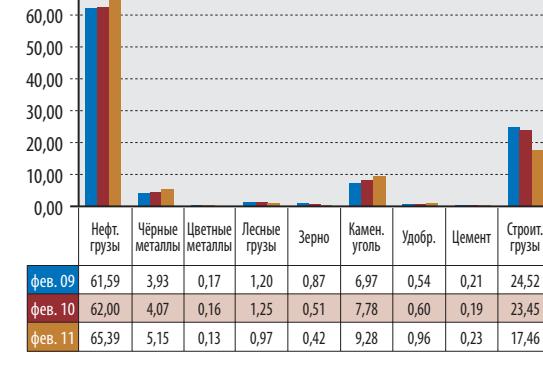
**Динамика КАРГО-индекса и индекса выпуска по базовым отраслям экономики (Росстат) по отношению к аналогичному периоду прошлого года, %**



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



**Структура КАРГО-индекса, %**



## ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

## Вынужденные перемены

&gt; НАЧАЛО | 1

Базовым месяцем для расчёта индекса-прогноза грузовой базы железных дорог, который признается за 100%, сейчас является январь 2011 года – последний период, по которому есть официальные данные Росстата. Это даёт возможность проверить, насколько отличается февральский прогноз от фактического изменения погрузки, которое на данный момент уже известно. Ождалось, что грузовая база во втором месяце года вырастет по сравнению с январём на 1,8% (значение индекса-прогноза 101,8%). В действительности она уменьшилась на 4,1% (95,9%). Таким образом, ошибка прогноза на февраль составила 5,8%.

Это связано с тем, что во время кризиса в феврале 2009 года произошёл системный сбой в тенденциях погрузки, наши же расчёты основаны на математическом моделировании многолетней истории.

## Прогноз Института экономики РАН

Единицы измерения	Данные Росстата (факт)	Прогноз			
		Январь 2011 г.	Февраль 2011 г.	Март 2011 г.	Апрель 2011 г.
Первичная переработка нефти	млн тонн	21,6	20,5	22,1	20,9
Сталь	млн тонн	4,9	4,7	5,1	4,9
Пиломатериалы	тыс. куб. м	1314,5	1565,5	1968,7	1753,9
Уголь	млн тонн	27,3	27,5	29,1	25,9
Минеральные удобрения	тыс. тонн	1676,1	1581,4	1716,2	1708,1
Цемент	тыс. тонн	2171,8	2788,2	3563,4	4009,2
Конструкции и изделия сборные железобетонные	тыс. куб. м	1257,3	1534,5	1909,7	1827,5
					1805,2

По остальным четырём составляющим индекса прогнозируется увеличение показателей. В связи с началом сезона наиболее серьёзный рост выпуска ожидается по продукции, связанной со строительной индустрией:

цементу, сборным железобетонным конструкциям и изделиям, а также пиломатериалам.

В мае ожидается увеличение грузовой базы на 7,3% (значение индекса-прогноза – 107,3%).

Это связано с продолжающимся снижением объёмов добычи угля.

Одновременно с этим ожидается сохранение позитивных тенденций в производстве продукции, используемой в строительстве. Причём объём выпуска цемента может увеличиться более чем в два раза, а сборных железобетонных конструций и изделий – почти в полтора раза, пиломатериалов – на 20%.

Производственные показатели будут расти и по трём другим составляющим индекса.

Если сравнивать прогнозируемые нами темпы роста грузовой базы с исторически сложившейся динамикой её изменений, то можно говорить о том, что в целом они совпадают.

В марте традиционно наблюдается увеличение показателя по отношению к январю. В апреле же темпы роста всегда немного снижаются.

А в мае они снова начинают увеличиваться. Причём темпы роста показателя в

последнем месяце весны могут быть как выше мартовских

(что наблюдалось в 2006, 2007 и 2010 годах), так и ниже их

(2008, 2009 годы).

Юлия Громадская

## Финансы

## Ехали лучше рынка

События в Японии могут радикально изменить ситуацию

**Акции железнодорожных компаний в феврале вели себя лучше рынка. Бумаги из**

**портфеля «Гудка» в среднем подорожали на 1,4%, а индексы Dow Jones Industrial Average и S&P 500 за тот же период упали на 1,9%. Впрочем, события в Японии могут всё изменить.**

Наибольший доход принесли

акции Go-Ahead Group PLC (+11,4%), QR National Ltd (+8,7%) и VTG AG (+6,2%).

На фоне позитивных оценок

аналитиков российские компа-

нии – «ТрансКонтейнер» и

Globaltrans Investment – также

подорожали на 5,3% и 2,2% соот-

ветственно.

А вот бумаги East Japan

Railway Co. за прошедшую не-

дели потеряли 6,2%.

Треть этого падения пришлась на по-

следний торговый день, когда в Японии произошло мощней-

шее за последние 90 лет земле-

трясение. Компании пришлось

остановить работу всех своих

линий, в том числе высокоско-

ростных. Акции другого круп-

ного оператора – Central Japan Railway Co. – потеряли за не-

дели 4,9%.

Правительство Япо-

нии призвало как можно скорее

возобновить сообщение, но не

в ущерб безопасности. Первые

поезда East Japan Railway Co.

смогли приступить поздно вечером

в пятницу. Утром в субботу воз-

обновились высокоскоростные

перевозки на двух маршрутах.

Наибольшим спросом пользо-

вались среднесрочные (сроком погашения 3–5 лет) облигации казначейства США. Котировки еврооблигаций РЖД на этом фоне уверенно росли, поднявшись на 0,83 процентных пункта – до 103,73% от номинала.

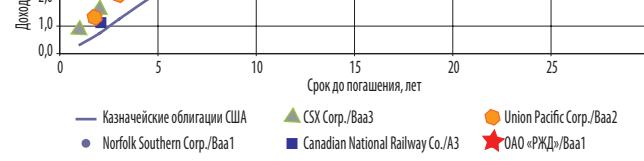
На рынке рублёвых облигаций

серёзных изменений в феврале

– начале марта не произошло.

Яков Утин

## Валютные облигации



## Рублёвые облигации



— Облигации Минфина РФ ▲ ОАО «РТрансАвто» ● ОАО «РТрансКонтейнер» ○ Новая перевозочная компания ■ ТрансКонтейнер

что, несмотря на снижение их погрузки, доля «нефтянки» увеличилась на 3,39 п.п.

При этом в феврале определяющей для реального сектора была нестабильная ситуация в нефтяной отрасли. С определённой долей уверенности можно говорить о том, что серьё

## Обратная связь

## Было бы желание

На каникулах целеуки имеют право устраиваться куда угодно

— Сын учится в железнодорожном техникуме по целевому направлению на локомотивах. Оканчивает в этом году второй курс и получает разряд слесаря. Целевое направление ему давали в эксплуатационном депо. Может ли он на предстоящих летних каникулах по собственному желанию устроиться слесарем в ремонтное депо? И если это возможно, то как его работа должна оплачиваться?

Людмила Петрова  
(семья изменила)

Владивосток

— В соответствии с порядком работы ОАО «РЖД» по отбору и направлению молодёжи на обучение (распоряжение от 25 сентября 2006 года № 1931р), а также трёхсторонним договором о целевой подготовке специалистов со средним профессиональным образованием вы-

пускает обязанность знаний, умений, навыков по выбранной специальности в соответствии с требованиями федерального стандарта.

Он также должен прибыть к месту работы в указанный трёхсторонним договором срок и заключить с филиалом или иным структурным подразделением ОАО «РЖД», направившим его на учёбу, трудовой договор.

В свободное от учёбы, производственной и преддипломной практики время студент может трудоустроиться по собственному желанию в иную организацию или на предприятие, заключив с ними срочный трудовой договор. Согласно этому договору ему и будет начисляться заработка плата.

Дмитрий Берсенев,  
первый заместитель  
начальника департамента  
управления персоналом  
ОАО «РЖД»

## Фельетон

## Чайная церемония



ЧИТАТЕЛИ «Гудка» с Григорием Фёдоровичем встречались в «Зале ожидания» в пятничных выпусках газеты. Наш герой 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.

Снял как-то Григорий Фёдорович трубку «телефона доверия», установленного в редакции «Гудка» для жалоб и предложений, касающихся ситуации на железной дороге, и услышал возмущённый вопрос:

«На Октябрьской железной дороге мы, проводники, своими деньгами вынуждены платить за чай, который нам выдают для продажи пассажирам. Как долго будет продолжаться этот беспредел?!»

И хотя лично Григория Фёдоровича это не касалось, пройти мимо несправедливости он не мог, так уж он был воспитан: воспринимать чужое горе как своё. За разъяснением он обратился в письменном виде к руководству Северо-Западного филиала Федеральной пассажирской компании.

А пока ждал ответа, то выяснил, что «чайный» вопрос возникает уже не первый раз. Так, ранее на «телефон доверия» был звонок, подробно затрагивающий железную, как оказалось, тему чая в пассажирских поездах. Звонивший представился проводником со станции Оренбург Южно-Уральской железной дороги. Суть его возмущения сводилась к тому, что для проводников установлен твёрдый план чаю из расчёта 20 руб. на каждого пьющего и даже не пьющего этот напиток пассажира. «Руководство вынуждает нас, — возмущался звонивший, — выполнять план по реализации чайной продукции. Чтобы план был выполнен, проводники порой платят за чай собственные деньги. Это же несправедливо!»

— Конечно, несправедливо, — согласился Григорий Фёдорович. — Беда только в том, что если одним кажется что-то несправедливым, другим оно кажется выгодным.

Далее звонивший сетовал: «Пассажиры часто отказываются приобретать у нас чай по 20 руб. под тем предлогом, что у них есть свой. При этом смотрят на нас не как на проводников, а как на навязчивых дорожных торговцев».

— Хорошо ещё, что от подобного плана освободили машинистов, — заметил Григорий Фёдорович. — По крайней мере, от них звонков по этому поводу ещё не было. Тем совещать свои прямые обязанности по вождению по-

ездов с выполнением плана по чаю было бы ещё сложнее.

«Может быть, — робко предложил звонивший, — отменить этот план по чаю? Мне кажется, — делился он со мной соображениями, — что железная дорога вполне может обойтись без него».

Пока Григорий Фёдорович думал, что ответить этому коммивояжёру поневоле, он обнаружил официальный ответ на этот звонок — от руководства управления обслуживания пассажиров:

«В ОАО «ФПК» действительно установлен ориентир — 20 руб. на одного пассажира, — подтвердило ответственное лицо, но тут же уточнило: — Данный ориентир не является плановым показателем, а служит инструментом дополнительного материального поощрения проводников...»

— Ну вот! Теперь всё ясно: чай — это такое своеобразное поощрение проводников, — обрадовался полученный информации Григорий Фёдорович. — Только вот что меня смущает, — тут же засомневался он, — почему сами проводники этого не понимают.

Тут, кстати, подоспел и второй официальный ответ на жалобы проводников:

«...В результате проверок было выявлено, что чайная продукция, — пишет начальник Северо-Западного филиала ОАО «ФПК», — выдаётся в соответствии с нормами, определёнными приказом № ФПКФ-475, который предусматривает выдачу чайной продукции для выполнения плана, а также возврат не реализованной продукции... Фактов вложения проводниками личных денег не выявлено...»

Полученные обстоятельные ответы руководителей, с одной стороны, вроде бы все разъяснили Григорию Фёдоровичу, а с другой — вызвали очредные вопросы.

— Непонятно, почему приказ, цель которого вроде бы улучшение дорожного сервиса и, как утверждается в одном из писем, «материальное поощрение проводников», вызывает у последних чувство несправедливой обиды? — недоумевал Григорий Фёдорович. — Может быть, стоит сесть и за чашечкой чая спокойно разобраться, что же всё-таки так возмущает проводников, которым хотели сделать как лучше, а вышло не очень?!

— Сын учится в железнодорожном техникуме по целевому направлению на локомотивах. Оканчивает в этом году второй курс и получает разряд слесаря. Целевое направление ему давали в эксплуатационном депо. Может ли он на предстоящих летних каникулах по собственному желанию устроиться слесарем в ремонтное депо? И если это возможно, то как его работа должна оплачиваться?

Людмила Петрова  
(семья изменила)

Владивосток

— В соответствии с порядком работы ОАО «РЖД» по отбору и направлению молодёжи на обучение (распоряжение от 25 сентября 2006 года № 1931р), а также трёхсторонним договором о целевой подготовке специалистов со средним профессиональным образованием вы-

пускают обязанность знаний, умений, навыков по выбранной специальности в соответствии с требованиями федерального стандарта.

Он также должен прибыть к месту работы в указаненный трёхсторонним договором срок и заключить с филиалом или иным структурным подразделением ОАО «РЖД», направившим его на учёбу, трудовой договор.

В свободное от учёбы, производственной и преддипломной практики время студента может трудоустроиться по собственному желанию в иную организацию или на предприятие, заключив с ними срочный трудовой договор. Согласно этому договору ему и будет начисляться заработка плата.

Дмитрий Берсенев,  
первый заместитель  
начальника департамента  
управления персоналом  
ОАО «РЖД»

Ветеран Великой Отечественной войны Евгений Иванович Шиндеру 90 лет. И любой отрезок его биографии, тесно связанной с железной дорогой, — увлекательный и волнующий рассказ.

Война застала железнодорожный батальон, в котором служил Евгений Шиндер, под Брестом, куда он выехал на военно-спортивные соревнования. И вдруг тревога: соревнования отменяются, всем вернуться к месту дислокации.

— Мы решили, что начинаются очередные учения, — говорит Евгений Иванович. — Но, прибыв в часть, увидели страшную картину: наши палатки сожжены, немецкие «юнкеры» бомбят всё подряд. Нам приказали срочно идти на станцию и грузиться в вагоны.

Но вражеские бомбардировщики уже разрушили железнодорожные пути. Пришлось отступать пешком. И эта картина до сих пор стоит перед его глазами.

— Представьте: немцы наступают по шоссейным дорогам, весёлые, с губными гармошками, а мы параллельно идём по лесу. Видели врага и слышали, а сделать ничего не могли, — вспоминает он.

Прошли Смоленск, Великие Луки... Время от времени вступали в локальные бои. И отступая, сняли 300 с лишним стрелковых переводов, отправили в тыл рельсы. Под Великими Луками, выходя из окружения, Шиндер был ранен и попал в плен.

Всё, что связано с пленом, Евгений Иванович пропускает. Вспоминать об этом выше человеческих сил. Спасала в той ситуации единственная мысль — о побеге. И они бежали.

— Мы с моим другом Сергеем из Николаева знали, что в этих краях много партизан. Шли всю ночь. Выходили из леса — навстречу идёт мужик с сохой. Спрашиваем: «Дядя, кто в селе?» А он бросил соху и убежал. Зашли в другое село. Повезло — попали к своим, в диверсионно-разведывательную группу. Лейтенант, узнав, что я — специалист по минному делу, предложил оставаться в отряде.

Почти сразу же отправились на белорусскую станцию Бигосово взрывать фашистский эшелон.

— Договорились, что, когда поезд наедет на мину, один боец систнет, а другой дёрнет шнур и взорвёт состав, — рассказывает Шиндер подробности той операции.

— Но мину, видно, замаскировали плохо. Остался подтаявший след. Это мы уже потом поняли. А тут видим: идёт немецкий патруль и останавливается у того места, где мы заложили мину. Фашисты явно её заметили, но почему-то не стали ничего предпринимать и ушли. Уже сунули был гудок приближающегося поезда. Нервы, естественно, на пределе. Вижу: немцы снова идут к мине, уже втроем. Бросаю взгляд в другую сторону и насчитываю ещё семерых, направляющихся туда же. Останавливаются у мины. Громкий смех и развязное поведение патруля вызывает во мне злость. Но что делать? Вдруг один немец что-то громко сказал, а другой как систнет! Шурка Данилов и дёрнул шнур.

Мина взорвалась, а с ней и немцы. Вот так закончился мой первый выход на боевое задание.

И таких операций было немало. За неполных два года (1943–1944) диверсионная группа пустила под откос на участке Ревель — Погост более 20 эшелонов противника с живой силой, военными грузами, продуктами и горючим.

— Получаю шифровку, что на таком-то участке железной дороги противник готовит переброску войск, — вспоминает Евгений Иванович. — И приказ: приостановить движение противника любыми средствами. Как мне сказали командир, хоть сигнальным железнодорожным флагом...

— Ну вот! Теперь всё ясно: чай — это такое своеобразное поощрение проводников, — обрадовался полученный информации Григорий Фёдорович. — Только вот что меня смущает, — тут же засомневался он, — почему сами проводники этого не понимают.

Тут, кстати, подоспел и второй официальный ответ на жалобы проводников:

«...В результате проверок было выявлено, что чайная продукция, — пишет начальник Северо-Западного филиала ОАО «ФПК», — выдаётся в соответствии с нормами, определёнными приказом № ФПКФ-475, который предусматривает выдачу чайной продукции для выполнения плана, а также возврат не реализованной продукции... Фактов вложения проводниками личных денег не выявлено...»

Полученные обстоятельные ответы руководителей, с одной стороны, вроде бы все разъяснили Григорию Фёдоровичу, а с другой — вызвали очредные вопросы.

— Непонятно, почему приказ, цель которого вроде бы улучшение дорожного сервиса и, как утверждается в одном из писем, «материальное поощрение проводников», вызывает у последних чувство несправедливой обиды? — недоумевал Григорий Фёдорович. — Может быть, стоит сесть и за чашечкой чая спокойно разобраться, что же всё-таки так возмущает проводников, которым хотели сделать как лучше, а вышло не очень?!

— Около четырёх лет работаю на станции Солнечная Московской дороги. Живём с женой в общежитии в Малоярославце. Стоим в очереди на жильё. Хотели бы получить консультацию: на каких условиях выдаётся субсидия семьям молодых железнодорожников для приобретения жилья? Недавно мы купили участок и собираемся построить на нём дом. Распространяется ли субсидия на строительство?

Валерий Сосипатров

Малоярославец

— Уважаемый Валерий Георгиевич! Главным условием выделения субсидии является постановка на учёт по месту работы для получения корпоративной поддержки. По сообщению Московской железной дороги, вас, к сожалению, нет в учётных списках.

В соответствии с жилищной ипотечной программой ОАО «РЖД» работникам, состоящим на учёте для оказания корпоративной поддержки, высылает у последних чувство несправедливой обиды? — недоумевал Григорий Фёдорович. — Может быть, стоит сесть и за чашечкой чая спокойно разобраться, что же всё-таки так возмущает проводников, которым хотели сделать как лучше, а вышло не очень?!

— Непонятно, почему приказ, цель которого вроде бы улучшение дорожного сервиса и, как утверждается в одном из писем, «материальное поощрение проводников», вызывает у последних чувство несправедливой обиды? — недоумевал Григорий Фёдорович. — Может быть, стоит сесть и за чашечкой чая спокойно разобраться, что же всё-таки так возмущает проводников, которым хотели сделать как лучше, а вышло не очень?!

— Непонятно, почему приказ, цель которого вроде бы улучшение дорожного сервиса и, как утверждается в одном из писем, «материальное поощрение проводников», вызывает у последних чувство несправедливой обиды? — недоумевал Григорий Фёдорович. — Может быть, стоит сесть и за чашечкой чая спокойно разобраться, что же всё-таки так возмущает проводников, которым хотели сделать как лучше, а вышло не очень?!

— Непонятно, почему приказ, цель которого вроде бы улучшение дорожного сервиса и, как утверждается в одном из писем, «материальное поощрение проводников», вызывает у последних чувство несправедливой обиды? — недоумевал Григорий Фёдорович. — Может быть, стоит сесть и за чашечкой чая спокойно разобраться, что же всё-таки так возмущает проводников, которым хотели сделать как лучше, а вышло не очень?!

— Непонятно, почему приказ, цель которого вроде бы улучшение дорожного сервиса и, как утверждается в одном из писем, «материальное поощрение проводников», вызывает у последних чувство несправедливой обиды? — недоумевал Григорий Фёдорович. — Может быть, стоит сесть и за чашечкой чая спокойно разобраться, что же всё-таки так возмущает проводников, которым хотели сделать как лучше, а вышло не очень?!

— Непонятно, почему приказ, цель которого вроде бы улучшение дорожного сервиса и, как утверждается в одном из писем, «материальное поощрение проводников», вызывает у последних чувство несправедливой обиды? — недоумевал Григорий Фёдорович. — Может быть, стоит сесть и за чашечкой чая спокойно разобраться, что же всё-таки так возмущает проводников, которым хотели сделать как лучше, а вышло не очень?!

— Непонятно, почему приказ, цель которого вроде бы улучшение дорожного сервиса и, как утверждается в одном из писем, «материальное поощрение проводников», вызывает у последних чувство несправедливой обиды? — недоумевал Григорий Фёдорович. — Может быть, стоит сесть и за чашечкой чая спокойно разобраться, что же всё-таки так возмущает проводников, которым хотели сделать как лучше, а вышло не очень?!

— Непонятно, почему приказ, цель которого вроде бы улучшение дорожного сервиса и, как утверждается в одном из писем, «материальное поощрение проводников», вызывает у последних чувство несправедливой обиды? — недоумевал Григорий Фёдорович. — Может быть, стоит сесть и за чашечкой чая спокойно разобраться, что же всё-таки так возмущает проводников, которым хотели сделать как лучше, а вышло не очень?!

— Непонятно, почему

## Туризм

## Рубеж пройден

ГРАЖДАНЕ СТАЛИ ЧАЩЕ ОТДЫХАТЬ ЗА ГРАНИЦЕЙ



Фото: Сергей Смирнов

В ПРОШЛОМ ГОДУ РОССИЯНЕ СОВЕРШИЛИ РЕКОРДНОЕ КОЛИЧЕСТВО ПОЕЗДОК ЗА ГРАНИЦУ.

Цифра впечатляет – на счету российских туристов больше 12 млн поездок за рубеж, что на треть больше, чем в 2009 году. Это абсолютный рекорд за последнее десятилетие, сообщила пресс-секретарь Российского союза туриндустрии (РСТ) Ирина Тюрина. По её словам, всё более популярными становятся курорты Мексики, Таиланда, Португалии, Кубы, Доминиканы, Вьетнама и Марокко. Реже всего россияне выбирают поездки в Сингапур и Норвегию.

Между тем, несмотря на рекордные показатели, общее количество россиян, выезжающих за рубеж, остается небольшим. По данным Фонда «Общественное мнение», 79% наших соотечественников вообще никогда не были за границей. По 5% россиян были в Германии и Турции, а 3% отдыхали в Египте. «У людей до сих пор отсутствует культура проведения отпуска за рубежом, – полагает гендиректор Клуба защиты прав туристов Роман Бобылев. – Но для большинства людей главной преградой к проведению отпуска за границей остаётся отсутствие денег».

Он отметил, что больше всего увеличивается турпоток в безвизовые страны. Так, если несколько лет назад в Таиланде отдыхали всего 100–120 тыс. россиян, то в 2011 году ожидается 500–700 тыс. поездок. Между тем в этом году россияне вряд ли превзойдут рекорд прошлого года, так как

БОЛЬШИНСТВО РОССИЯН НЕ МОГУТ ПОЗВОЛИТЬ СЕБЕ ОТДОХНУТЬ В ТЁПЛЫХ КРАЯХ ИЗ-ЗА НЕХВАТКИ СРЕДСТВ

до сих пор закрыто самое популярное туристическое направление – Египет. В 2010 году на египетских курортах побывали 2 млн 850 тыс. россиян.

Те, кто не хочет отказываться от отдыха, выбирают вместо Египта Турцию, Объединённые Арабские Эмираты (ОАЭ) или Таиланд. Но полностью заменить Египет невозможно: поездки в другие страны либо обходятся дороже, либо климатические условия далеки от идеала. «Любимое россиянами Красное море есть ещё в Израиле, но у этой страны нет возможности принять много туристов», – уверяет Роман Бобылев.

По его словам, с Египтом на сегодняшний день сложилась странная ситуация. «Европейцы и граждане стран СНГ туда уже полетели, англичане вообще не прекращали вылеты, и только Россия почему-то находится на низком старте», – удивляется Роман Бобылев. – А ведь ни один турист в Египте не пострадал, даже из тех, кто путешествовал по Каиру. Самое главное, что до сих пор непонятно, когда это направление будет открыто. При этом туроператорам надо готовиться к сезону, договариваться с авиакомпаниями, вырабатывать ценовую политику. Если в ближайшее время Египет не будет открыт, это нанесёт ущерб туристической отрасли».

МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ

## Мероприятие

## Смотр последних достижений

МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА EXPORAIL ПРОЙДЁТ В МОСКВЕ С 16 ПО 18 МАРТА

ЭФФЕКТИВНОЕ ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ИГРАЕТ НЕПОСРЕДСТВЕННУЮ РОЛЬ В СОЗДАНИИ УСЛОВИЙ ДЛЯ МОДЕРНИЗАЦИИ, ПЕРЕХОДА НА ИННОВАЦИОННЫЙ ПУТЬ РАЗВИТИЯ И УСТОЙЧИВОГО РОСТА НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ. ИМЕННО ИННОВАЦИОННОСТЬ И ОБНОВЛЕНИЕ СУЩЕСТВУЮЩЕГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ЯВЛЯЮТСЯ СЕГОДНЯ ОСНОВНЫМИ НАПРАВЛЕНИЯМИ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ.

Непосредственную роль в демонстрации новейших технических разработок, последних новинок техники и оборудования, технологий и материалов для функционирования железной дороги играют специализированные мероприятия. В этом году производители и поставщики железнодорожного состава и комплектующих уже в пятый раз соберутся на Международной специализированной выставке Exporail, которая состоится 16–18 марта в Москве в ЦВК «Экспоцентр». За годы проведения выставки она зарекомендовала себя как значимое и востребованное в России международное событие в области развития железнодорожного транспорта. Зарубежные поставщики и производители подвижного состава, компонентов и оборудования проявляют устойчивый интерес к выставке, благодаря этому на ней предоставляется уникальная возможность установления международных деловых контактов и ознакомления с новейшими мировыми разработками. Отрадно отметить, что это подтверждают и компании-участники из 15 стран, и посетители экспозиции и деловой программы более чем из 30 стран мира.

В выставке примут участие более 100 компаний, новейшие технические разработки представят как зарубежные, так и отечественные производители и поставщики оборудования и технологий для подвижного состава. Особое место на экспозиции по традиции займёт стенд ОАО «РЖД», на котором будут представлены последние достижения железнодорожной отрасли России. Передовые железнодорожные технологии и оборудование покажут и участники выставки. Компания «Элепром.ру» представит на стенде новый панельный компьютер с широким температурным диапазоном,



На выставке Exporail представлены новейшие технические разработки

технологию вакуумно-дуговой очистки покажет ООО «Фактория ЛС». ООО «НПО Желдоравтоматизация» продемонстрирует последние достижения в области обучения работников железнодорожного транспорта: автоматизированные обучающие системы, имитационные тренажёры, программно-технический комплекс, дистанционное обучение. Также на выставке посетители смогут увидеть системы контроля топлива и мониторинга тепловозов, которые позволяют выявлять факты хищения топлива, контролировать объём заправок и слипов, увеличиваю пробег между текущими эксплуатационными ремонтами (компания Omnicom), высокоеффективные промышленные светодиодные светильники «класса А+» (компания ООО «Атомсвет») и многое другое.

Новейшие зарубежные разработки представят такие фирмы со всего мира, как Dürr Technik GmbH, Ansaldo STS, Electro-Motive Diesel, Tammermatic Group, и другие крупнейшие компании из Германии, Франции, Италии. Особое внимание хочется обратить на казахстанское предприятие «Локомотив курастыра зауыты», которое продемонстрирует магистральный грузовой односекционный тепловоз ТЭ33А серии Evolution®.

В рамках выставки пройдёт обширная деловая программа. Специалисты будут

обмениваться мнениями как в традиционном формате докладов и презентаций в рамках «Транспортного конгресса» (в этом году в рамках конгресса пройдёт «круглый стол» «Развитие транспортного машиностроения в современных условиях. Новые технологии организации перевозочного процесса»), так и в современной манере открытого диалога в Дискуссионном клубе «Железнодорожный рынок в условиях нового этапа реформы ОАО «РЖД». Участниками деловой программы являются Министерство транспорта РФ, комитет Государственной думы по транспорту, ОАО «РЖД», Тихвинский вагоностроительный завод, Институт проблем естественных монополий, «Уралвагонзавод» и многие другие. На мероприятиях будут обсуждаться наиболее актуальные вопросы: проблемы и перспективы внедрения новых технических разработок и инфраструктурных инноваций, новые схемы привлечения инвестиций в машиностроительную отрасль, новые информационные технологии в области управления подвижным составом.

Выставка открыта для всех заинтересованных специалистов с 16 по 18 марта.

Организатор выставки – ООО «Рестэк-Брукс» – предоставляет возможность получить бесплатный электронный пригласительный билет на сайте выставки [www.exporail.ru](http://www.exporail.ru).

НАТАЛИЯ НАУМОВА

## Инициатива

## Штраф на лето

ЧИНОВНИКИ ХОДЯТ ИЗБЕЖАТЬ ПРОШЛОГОДНИХ ТРАГЕДИЙ В ОЗДОРОВИТЕЛЬНЫХ ЛАГЕРЯХ



ЗА НАРУШЕНИЕ УСЛОВИЙ ЛЕТНЕГО ОТДЫХА ДЕТЕЙ ВИНОВНИКАМ ГРОЗЯТ КРУПНЫЕ ШТРАФЫ.

Приближается летний сезон, и чиновникам не дают покоя прошлогодние проблемы с оздоровительными лагерями, которые приходилось в массовом порядке закрывать из-за многочисленных отравлений и гибели детей на воде. Минздравсоцразвития решило, что избежать повторения ситуации можно лишь с помощью жёстких штрафов. Ведомство предлагает проект поправок в Кодекс об административных правонарушениях (КоАП). Если ребята в лагере отравились или администрация допустила появление инфекции, должностным лицам учреждения будет грозить штраф от 10 до 15 тыс. руб., а сам лагерь оштрафуют на 300–500 тыс. руб.

За нарушение норм пожарной безопасности наказание ещё строже: должностные лица заплатят от 20 до 30 тыс. руб., а юридические – от 200 до 400 тыс. руб. Кроме того, им может грозить приостановление деятельности на 90 суток.

В ходе проверки детских лагерей в 2010 году Генпрокуратура выявила более 6 тыс. нарушений санитарных норм. Ежегодно в лагерях около 4 млн детей проводят летние каникулы.

Между тем член думского комитета по вопросам семьи, женщин и детей Нина Останина заявила, что депутаты, очевидно, поддержат законопроект Минздравсоцразвития, потому что «дети должны быть защищены». Однако парламентарий тоже сомневается,

комитета, главное, чтобы руководство лагеря не платило ему зарплату и не могло на него воздействовать», – пояснил Борис Альтшуллер.

Между тем член думского комитета по социальным вопросам и демографической политике Общественной палаты Борис Альтшуллер полагает, что жёсткие штрафы не помогут улучшить условия отдыха. По

Министерству здравоохранения и социального развития в детские лагеря отыскают «потёмкинские деревни»

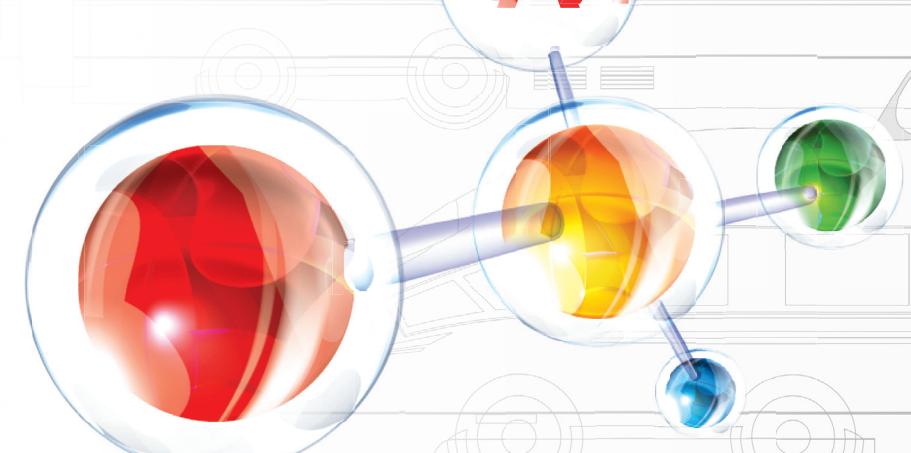
мнению эксперта, комиссии, приходящие с проверками раз в два года, в принципе не могут адекватно оценить положение в детском лагере. «Им показывают лишь «потёмкинские деревни», – убеждён Борис Альтшуллер.

В каждом оздоровительном учреждении должны всё лето находиться независимые наблюдатели, чтобы администрация чувствовала постоянный контроль. «Это может быть представитель общественной организации или родительского

что одними штрафами можно обеспечить безопасность детского отдыха. «После того как оздоровительные лагеря перешли в ведение регионов, они начали экономить на всём, – отметила она. – Регионы неправляются с оздоровительной кампанией. Нужно передать детские лагеря федеральному бюджету». По мнению депутата, прежде чем предлагать штрафы, Минздравсоцразвития должно подумать о том, как помочь лагерям решить финансовые проблемы.

МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ

## МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ

ТРАНСПОРТНАЯ НАУКА<sup>2</sup>

## ИННОВАЦИОННЫЕ РЕШЕНИЯ ДЛЯ БИЗНЕСА

## КЛЮЧЕВЫЕ ТЕМЫ:

- Стrатегические направления развития научной политики
- Научно-технические решения как рыночный продукт
- Мировые тенденции инновационных решений для железнодорожного транспорта
- Приоритеты инновационной деятельности: снижение издержек и рост эффективности перевозок
- «Зелёный» транспорт. Экологические факторы конкуренции на транспортном рынке
- Повышение энергоэффективности – одно из ключевых направлений экологической политики

Генеральный партнер



Организатор



22–23 марта 2011

г. Москва, отель «Ренессанс Монарх»

реклама

По вопросам участия и регистрации обращайтесь:  
+7 (495) 988-28-01 / [info@businessdialog.ru](mailto:info@businessdialog.ru) / [www.businessdialog.ru](http://www.businessdialog.ru)

Участие бесплатное  
по предварительной заявке  
Количество мест ограничено

## Новости спорта

## Скомканная концовка при отличной игре

«Локомотив» в первом матче чемпионата России обыграл «Динамо» – 3:2. Железнодорожники по ходу встречи вели с преимуществом в три мяча, но на последних секундах едва не упустили победу.

Встреча с «Динамо» в дебютном матче чемпионата России стала для наставника «Локомотива» Юрия Красножана первым официальным матчем, который он провёл на посту главного тренера команды. И эта игра должна была показать, что сумел сделать Красножан, прежде большие клубы не тренировавший, за три месяца работы в «Локомотиве».

Наверняка поклонники железнодорожников увиденным оказались удовлетворены. «Локомотив» сыграл здорово: быстро, тактически грамотно и результативно, чего за командой давно уже не замечалось. Причём динамовцы



Ян Дюрица (слева) забил первый гол «Локомотива» в чемпионате-2011

были отправлены в нокдаун уже в самом начале встречи, когда фактически первый же опасный момент у ворот «Динамо» закончился голом. Подача мяча со штрафного Дмитрием Торбинским и завершающий удар защитника Яна Дюрицы наверняка наигранная на тренировках комбинация.

Не выбыла «Локомотив» из колеи и травма Марко Баши, из-за которой защитник покинул поле уже на 12-й минуте. Мало того, выход на замену Тараса Бурлака позволил железнодорожникам увеличить разрыв в счёте – второй гол в ворота динамовцев в самом начале второго тайма прозвучал именно Бурлак. Когда же один из лучших игроков в этом матче в составе «Локо» Дмитрий Торбинский после отличного прохода и передачи Дмитрия Сычёва сделал счёт 3:0, показалось, что дело сделано и победа у хозяев в кармане. Видимо, так же подумали и сами футболисты. Они чуть расслабились, за что тут же наказаны. Сначала Александр Самедов на 90-й минуте отыграл один мяч, а через несколько секунд Кевин Кураньи сократил счёт до минимума. Неизвестно, чем бы закончилось дело, если бы не истекло время матча. Но в итоге «Локо» одержал первую победу в чемпионате при весьма привлекательной, если не считать последних минут, игре.

## Только девятые

В Ханты-Мансийске завершился чемпионат мира по биатлону. Сборная России на домашнем турнире выступила неудачно, выиграв лишь три серебряные медали. Причём все награды добыты представителями нашей мужской команды: Максим Максимов, Евгений Устюгов и эстафетная команда. Завершила чемпионат женская эстафета, где сборная России была одним из главных претендентов на медали. Увы, и здесь нас ждало разочарование. Из борьбы за медали россиянки выбыли на первом же этапе, где после второй стрельбы Екатерина Юрлова бежала три штрафных круга. Не лучше прошла второй этап и Анна Богалий-Титовец. В итоге сборная России заняла девятое место, а победила команда Германии. «Серебро» – у Украины, «бронза» – у Франции.

– Хорошо, что подходят к концу наши мучения, – призналась Светлана Слепцова, бежавшая на третьем этапе эстафеты. – Сезон получился провальным.

Кстати, уже по ходу эстафеты президент Союза биатлонистов России Михаил Прохоров принял решение уволить с поста главного тренера женской сборной Анатолия Хованцева.

## Дважды третий

На чемпионате мира по конькобежному спорту на отдельных дистанциях в Германии россиянин Иван Скобрев выиграл две бронзовые награды.

Сначала Иван финишировал третьим на дистанции 5000 м. Прячё нашему спортсмену лишь двух сотых секунды не хватило для «серебра». В забеге на 10000 м Скобрев показал четвёртое время. Однако благодаря тому, что опередивший его голландец Артём ван дер Кифт был дисквалифицирован, Иван стал обладателем «бронзы».

На дистанции 1000 м представитель ЦСК «Локомотив» Дмитрий Лобков, показавший восьмой результат, и Алексей Есин также были дисквалифицированы за неправильное прохождение дистанции.

Роман Вишнёв

1

## История на колёсах

ЗДЕСЬ ХОЛОДНАЯ БУРЖУЙКА ДАРИТ ТЕПЛО, А С МАНЕКЕНОМ ВЕЖЛИВО ЗДОРОВАЮТСЯ

В центре Белгорода, рядом со зданием филармонии, есть короткий железнодорожный путь. На нём стоит состав из паровоза с тремя вагонами. Доехать на этом поезде из пункта А в пункт Б нельзя, а вот отправиться в прошлое – запросто.

Совершенно невозможно было не посетить этот музей на колёсах, когда в моей командировке в Белгород выдалась пара свободных часов.

– Выдите из депо, поверните налево, идите прямо до красивого здания, от него – направо. Мимо не пройдёте, – напутствуют меня охранники на проходной локомотивного депо.

Инструкция проста, иду искать красивое здание, размышляя, что понятие красоты у всех разное. Тем не менее через 10 минут удостоверюсь: красивое здание в наличии, это филармония, а в 40 шагах от неё красуется настоящий паровоз серии Э с вагонами. Сам паровоз тоже экспонат, в 1943 году он был одним из первых, доставивших войска и технику на Курскую дугу.

Вот уж точно мимо не пройдёшь. Сам по себе факт присутствия архаичного поезда посреди города, вдали от ближайших действующих путей производит сильное впечатление.

Около паровоза бегает малыш лет четырёх, мама зорко следит за чадом, чья маечка даже в шапке не выше колеса.

Поднимаясь на перрон, открываю дверь. Меня встречает хранительница Галина Музлевских. На улице ранняя весна, и первое, что ощущается в музее, – тепло. Так уж получилось, что неподалёку от входа разместилась буржуйка, чья труба для правоподобности выведена наружу. На печке красуется табличка, и вроде бы должно быть понятно, что это экспонат, но впечатление, что тепло идёт именно от неё, приходится побороть.

– Тепло у нас не от печки. Тут централизованное отопление, – объясняет хранительница.

– А как же его сюда провели-то, это же поезд? – недоумевала я.

– Под первым вагоном трубы подведены, со стороны и не видно совсем. Многие думают, что тепло от этой печки.



Внутри вагонов этого застывшего во времени поезда – другая эпоха

В глаза бросается мрачная картина на другом конце вагона. На полотне – 25 октября 1943 года: в клубах чёрного дыма и огня железнодорожное депо, горят составы с топливом – с такой наводкой немецким самолётам было легко заходить на цель. Даже на картине это выглядит страшно, каково же было людям тогда?

Вообще военной теме отведено заметное место. Тут и пробитая каска немецкого солдата, и проржавевшие патроны, и уже выхолощенные снаряды, которые до сих пор находят на белгородской земле. Не оставляют равнодушными и снимки разрушенного вокзала, и фотография, на которой красноармейцы снимают со стены здания табличку с надписью Belgorod. Вроде бы название тоже самое, но «арийский» шрифт кажется недостойным того, чтобы им было написано ими русского города.

Иду дальше. Множество фонарей разных эпох – от свечей и керосинок до современных прожекторов.

– В 2009 году приезжала комиссия из петербургского Центрального музея железнодорожного транспорта. Они проводили паспортизацию дорожных музеев и учёт ценных экспонатов. Кроме внешнего вида музея, их очень порадовала наша коллекция фонарей, – гордится Галина Музлевских.

Кстати, эти экспонаты можно потрогать и даже позвонить в колокол. Звонко.

– Специально разрешаем посетителям трогать железнодорожные инструменты и макеты, особенно это нравится школьникам. Детям очень интересно, настолько атмосфера проникается, что даже старшеклассники спрашивают, поедет ли состав куда-нибудь. Верят, что мы вот-вот тронемся! – улыбается хранительница.

Тем временем вести о корреспонденте «Гудка» уже разнеслись, и меня ждут в музее локомотивного депо. Оставив запись в гостевой книге, выхожу из этого поезда истории.

«Непременно нужно вернуться сюда, чтобы хорошенько рассмотреть экспонаты, а то первый визит – только знакомство и общие впечатления. Ясно одно: поездка в Белгород без посещения этого поезда-музея – бесполезное занятие», – думаю я по дороге в депо.

Первое, что сразу замечаешь, – разница музеев: старые вагоны, с одной стороны, и новые комнаты с современной отделкой в депо – с другой.

Здорово с хранительницей деповского музея Валентиной Сизых и тут же краем глаза замечаю человека в железнодорожной форме слева в углу. Вежливо приветствую и его, но тут же понимаю, что раскланялся с манекеном. Внутренне посмеиваюсь над собой, навожу фотоаппарат на своего нового пластикового приятеля.

– Не снимайте вы его, он не готов ещё! – пытается протестовать Валентина Дмитриевна.

– Ничего, поздоровался с ним, теперь сниму, – и я объясняю, что принял этого исканца за человека.

Как выяснилось, манекен пока не готов вместе со всем музей. Экспонатов уже хватает – один только макет депо дорогого стоит, но открывать его будут в начале мая. Так что мы – одни из первых посетителей, и не все стенды полностью готовы. Валентина Дмитриевна поразила тем, что сама сделала массу альбомов и о ветеранах, и об экскурсиях, не обшла вниманием и участие депо в различных городских и областных конкурсах.

– А кто снимки делал? – спрашиваю я, глядя на отличные фото.

– В основном я сама, – сообщает хранительница.

– Фотоаппарат какой у вас?

– Не помню названия, маленький таковой, в карман положить можно.

Не верится. Некоторые снимки хоть сейчас на выставку фотохудожников. Увлечённая Валентиной Дмитриевны фотографией только на пользу музею. Альбомов столько, что они сами по себе могут заменить сотни экспонатов. За их просмотром утекают последние минуты моего пребывания в Белгороде. ПРОЩАЮСЬ.

Уже по дороге на вокзал я понял, что не премину вернуться в эти музеи снова. Тем более что Валентина Дмитриевна обещала позвать на одну из экскурсий, которые она регулярно устраивает для ветеранов и железнодорожников.

СЕРГЕЙ МИХАЕЛЯВ, соб. корр. «Гудка»  
БЕЛГОРОД – ВОРОНЕЖ  
ФОТО АВТОРА

## ПРЕМЬЕРА

## Опера на Киевском вокзале

Тысячи пассажиров стали свидетелями и участниками необычного шоу

В минувшие выходные в Москве в здании Киевского вокзала в рамках театрального фестиваля «Золотая маска» состоялся показ российско-польского спектакля «Железнодорожная опера». Корреспондент «Гудка» стала свидетелем постановки.

Авторы оперы – польская группа Komuna/Warszawa и российский театр Liquid Theatre, создающие проекты на стыке драматического театра и перформанса. Местом действия могут быть завод, парк, двор, лестница. В этот раз премьера состоялась на вокзале.

Начало спектакля было назначено на 20.00, но публика к главному входу в Киевский

вокзал стала подтягиваться гораздо раньше. Предстояло увидеть неординарное даже для столицы зрелище: каркас спектакля должен был возникнуть из шума и суеты Киевского вокзала. Он и возник под объявление об отправлении поездов на Брянск, Ужгород и Киев, под ритмичные напоминания диктора не забыть проездные документы, пользоваться услугами вокзальных носильщиков и посетить комнату отдыха...

Саундтрек этой необычной оперы, поставленной в декорациях настоящего вокзала, складывался из звуков: участники постановки с помощью музыки и вокала имитировали звуки уходящих поездов, монологи пассажиров можно было услышать только через

голоса пассажиры на любом вокзале: «На каком пути мой поезд? Где же билет? Надо купить в дорогу что-нибудь поесть! Не забывай писать и звонить!»

Звук уходящего поезда давал тональность в музыке, а траектории движения актёров воссоздавали хаотичный, как и полагается на вокзале, пассажиропоток. В итоге зритель отправлялся вместе с участниками спектакля в синтезированное путешествие по российским железнодорожным дорогам – карта магистралей высвечивалась за спинами исполнителей спектакля на большом экране. Звуки музыки и монологи пассажиров можно было услышать только через

наушники, которые были видны зрителям.

Два акта постановки прошли в зале ожидания. Занятно, что реальные пассажиры, шествовавшие мимо импровизированной сцены с чемоданами, волей-неволей становились участниками спектакля, проходящего через толпу зрителей. Несмотря на угрозу опоздать на поезд, многие задерживались, чтобы посмотреть спектакль хотя бы несколько минут.

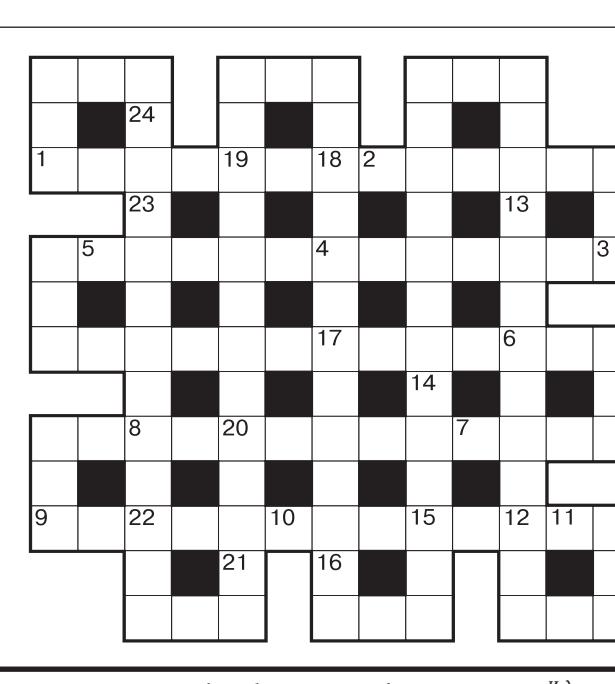
Третий, заключительный акт проходил на перроне. Несмотря на холодный вечер, зрители не уходили и продолжали наблюдать, как перед ними разыгрывается история настоящего вокзала.

ЛЮДМИЛА ПЕТРОВА

## КРОССВОРД

1. Уже столько лет загадочно улыбается всем посетителям Лувра. 2. Ликёр, благоухающий как миндальный орех. 3. Глупый лодырь. 4. «Камера хранения» зарытых пиратских сокровищ. 5. Наука на службе правопорядка. 6. Комплекс для отдыха с бассейнами и разнообразными горками. 7. Человек, слишком буквально понимающий пословицу «Курочка по зёрнышку клюёт и сыта бывает». 8. «Обменный пункт», где капусту меняют на рубли. 9. Алыч соус на тарелке с шашлыком. 10. Фраза с волшебным словом «пожалуйста». 11. Организация, объединившая любителей авиационного спорта. 12. Груша – добавка в чай. 13. Математическая дисциплина, знающая всё о любом треугольнике, кроме любовного. 14. Этаж «двуэтажной кровати». 15. Даже она не помогла некоторым дека-брискетам избавиться от своих жён. 16. Орех с красными горошинами. 17. И кувшин, и банка, и фляжка. 18. Следом идёт отчество, а потом уже юность. 19. Супруг, «зацикленный» на своей избраннице. 20. Сумка внушительных размеров. 21. Очки, нуждающиеся в поддержке руками. 22. Укус этого паука «лечили» танцем. 23. Врач, который и в уши заглянет, и в носу поковыряет, и в рот не забудет посмотреть. 24. Процесс, свойственный атомным ядрам и великим империям.

Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 11 марта

## ПО ГОРИЗОНТАЛИ: