



Карго Индекс

Транспортному индикатору вновь удалось выбраться в плюс, но надежд на долгосрочный рост пока нет. Стр. 5

2. | Инновации

Вчера со станции Челябинск-Главный отправился опытный поезд весом 6300 тонн с электровозом 2ЭС10 «Гранит»

4. | От первого лица

Владимир Клименко о подготовке правовой базы для решения вопроса об управлении вагонным парком

16 ноября 2011 года www.gudok.ru
среда www.gudok.info
№ 209 (24929) E-mail: gudok@css-rzd.ru



Ежедневная Выходит Тираж
транспортная с 23 декабря 151689
газета 1917 года экземпляров

| От Редакции

Уехал, и ладно

В развитие стыковых и сортировочных станций на сети вкладывают большие средства: их оснащают самыми современными средствами автоблокировки, создают дополнительные пути, автоматизируют хозяйство энергоснабжения.

Благодаря цифровым технологиям управления вагоны меньше простоят на путях, увеличивается пропускная способность станций. Например, автоматизация энергоснабжения на крупных стыках ускоряет формирование и отправку поезда в среднем на 15–20 минут. Словом, показатели работы заметно улучшаются. И это, конечно, хорошо.

Однако что происходит с поездом, когда он покидает суперсовременную станцию? Куда потратится сэкономленное время?

Порой в никуда. Доля отправок грузовых поездов по графикам на некоторых дорогах имеет крайне низкие значения. При этом, как подмечают некоторые диспетчеры, чтобы улучшить показатели, они нередко стараются просто «вытолкнуть» поезд в путь – лишь бы он поскорее покинул узловую зону. В результате выполнение графика по проследованию поездов выглядит ещё более бледно.

Соответственно там, где велика доля неграфиковых отправок и сбоев по проследованию, солидной остаётся и доля поездов локомотивных бригад пассажирами. Получается, что машинисты вместо отдыха проводят время на колёсах.

Это негативно влияет на безопасность движения, увеличивает вероятность простое поездов в пути для смены бригад. Наконец, такие поездки приводят к дефициту кадров: по расчёту, в депо вроде бы достаточно машинистов, если сравнивать их количество с объёмами перевозок. А на практике их не хватает. Они не ведут поезда, а путешествуют пассажирами к месту своей смены. Вывод: при реконструкции станций должны меняться и технологии перевозок. Надо учиться не только пропускные способности инфраструктуры, но и распределение приписки машинистов между разными депо пропорционально направлениям грузопотоков.

Если постоянно этот процесс держать под контролем, можно увеличить отправки поездов по «твёрдым ниткам». И за счёт такой оптимизации будет меньше производственных потерь. А на некоторых напряжённых экспортных маршрутах это снимет и дефицит локомотивных бригад.

ЦИФРА ДНЯ

1500

КМ В СУТКИ И ВЫШЕ – ТАКОВА МАРШРУТНАЯ СКОРОСТЬ УСКОРЕННОГО ЭСТАФЕТНОГО КОНТЕЙНЕРНОГО ПОЕЗДА, КОТОРЫЙ БЫЛ ОТПРАВЛЕН 12 НОЯБРЯ СО СТАНЦИИ НАХОДКА-ВОСТОЧНАЯ НАЗНАЧЕНИЕМ НА САНКТ-ПЕТЕРБУРГ. РАССТОЯНИЕ ОТ ТИХООКЕАНСКОГО ПОБЕРЕЖЬЯ ДО БЕРЕГОВ БАЛТИКИ В ОБЩЕЙ СУММЕ СОСТАВЛЯЕТ 9795 КМ, А РАСЧЁТНОЕ ВРЕМЯ В ПУТИ – 6 СУТОК 20,5 ЧАСА.

Приглашаем к участию

Новая Верста
конкурс творческих решений
и сайтов коммерческих транспортных
предприятий

Организаторы
ГУДОК – Российские железнодорожные
пульты

При поддержке
МИХАИЛОВ & ПАРТНЕРЫ
ООО «Партнеры»

Информационные партнеры
Гудок 1520 – ГУДОК Партнер

РЕГИСТРАЦИЯ УЧАСТНИКОВ И ПРИЕМ ГОДОВЫХ
ОТЧЕТОВ – до 18 ноября 2011 г.
ТОРЖЕСТВЕННАЯ ЦЕРEMONИЯ НАГРАДЖЕНИЯ
ПОБЕДИТЕЛЕЙ – 14 декабря 2011 г.

WWW.GUDOK.RU/KONKURS/

Оргкомитет конкурса:
тел.: +7 (499) 262-15-56, (499) 262-16-53; aih@gudok.ru

Перспектива

Стройка не кончается

Из Якутии ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ПОЙДЁТ К МАГАДАНУ И НА ЧУКОТКУ



Фото: ИТАР-ТАСС

Вчера в якутском посёлке Нижний Бестях в присутствии сотен гостей было торжественно уложено «золотое звено» железной дороги Беркакит – Томмот – Якутск.

С победой поздравил транспортных строителей и всех жителей северной республики Президент России Дмитрий Медведев. Он прилетел специально, чтобы принять участие в праздничной церемонии. И вместе с главой Республики Саха (Якутия) Егором Борисовым обошёл экспозицию «этапов большого пути», пройденного транспортными строителями.

Как известно, строительство железной дороги Беркакит – Томмот – Якутск протяжённостью более 800 км началось ещё в 1985 году. Но только в 1992 году первый поезд пришёл в Алдан, а в 1995-м – в Томмот. Начинал стройку Минтрансстрой ещё в советское время, а завершать пришлось «Транстрою». Финансирование много раз приостанавливалось и возобновлялось, пока

федеральное правительство не решило: железной дороге до Якутска быть! И сегодня это одна из крупнейших транспортных строек страны.

В прошлом году строители корпорации «Трансстрой-Восток» уложили «серебряное звено» на Кердеме и обязались к концу 2011 года выйти к укладке к реке Лена. И слово своё держали, успешно преодолев сложный 80-километровый участок.

Выступая на церемонии, Дмитрий Медведев отметил, что ввод в строй этого участка не завершает стройку. Нужно ещё перейти реку Лену и проложить рельсы до Якутска. «Мы это обязательно сделаем!» – сказал он.

И предложил приступить к укладке «золотого звена». Герой Социалистического Труда Александр Бондарь дал команду бригаде монтёров пути: «Уложить!» Это он и ещё один знаменитый строитель – Иван

Варшавский состыковали когда-то рельсы БАМа. А потом Бондарь «прописался» в Якутии – на новой стройке. Его друг Иван Варшавский приехал, чтобы разделить радость: сбываются их общая мечта – совсем немного осталось до Якутска...

И вот настала щемящая сердце минута: над землёй зависло на мгновение звено и легло на стылую землю, на вечную мерзлоту...

Участвовавший в торжествах глава ОАО «РЖД» Владимир Якутин назвал это событие знаменательным. «Новая линия должна соединить Якутию со стальными магистралями России», – подчеркнул он. – Теперь из Нижнего Бестяха есть выход на БАМ и Транссиб. Эта связь поможет снизить зависимость республики от северного завоза грузов и сделать более конкурентоспособной её экономику».

> Окончание | 2

Вот и легло на якутскую землю «золотое звено»

федеральное правительство не решило: железной дороге до Якутска быть! И сегодня это одна из крупнейших транспортных строек страны.

В прошлом году строители корпорации «Трансстрой-Восток» уложили «серебряное звено» на Кердеме и обязались к концу 2011 года выйти к укладке к реке Лена. И слово своё держали, успешно преодолев сложный 80-километровый участок.

Выступая на церемонии, Дмитрий Медведев отметил, что ввод в строй этого участка не завершает стройку. Нужно ещё перейти реку Лену и проложить рельсы до Якутска. «Мы это обязательно сделаем!» – сказал он.

И предложил приступить к укладке «золотого звена». Герой Социалистического Труда Александр Бондарь дал команду бригаде монтёров пути: «Уложить!» Это он и ещё один знаменитый строитель – Иван

Варшавский состыковали когда-то рельсы БАМа. А потом Бондарь «прописался» в Якутии – на новой стройке. Его друг Иван Варшавский приехал, чтобы разделить радость: сбываются их общая мечта – совсем немного осталось до Якутска...

И вот настала щемящая сердце минута: над землёй зависло на мгновение звено и легло на стылую землю, на вечную мерзлоту...

Участвовавший в торжествах глава ОАО «РЖД» Владимир Якутин назвал это событие знаменательным. «Новая линия должна соединить Якутию со стальными магистралями России», – подчеркнул он. – Теперь из Нижнего Бестяха есть выход на БАМ и Транссиб. Эта связь поможет снизить зависимость республики от северного завоза грузов и сделать более конкурентоспособной её экономику».

> Окончание | 2

Промышленность

«Чёрные» оппоненты

СДЕРЖИВАТЬ РОСТ ГРУЗОВОЙ БАЗЫ БУДУТ МЕТАЛЛУРГИЯ И НЕФТЕПЕРЕРАБОТКА

По прогнозам Института экономики РАН, до конца года можно ожидать небольшого оживления в промышленности, значит, и грузовая база российских железных дорог имеет потенциал роста. В январе картина изменится, а в числе аутсайдеров эксперты называют металлургию и нефтепереработку.

Для решения вопросов по перевозке зерна ОАО «РЖД» и Минсельхоз заключили соглашение, в рамках которого планируются создание крупнейших пакетов зерновых грузов, их ускоренная отправка и обработка в местах выгрузки.

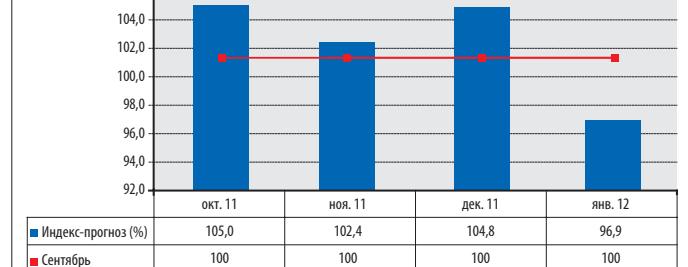
Что касается ещё одного проблемного груза – угля, то в октябре его среднесуточная погрузка увеличилась на 9% к

уровню сентября. Нормализация в данном сегменте особенно важна, учитывая тот факт, что, по прогнозам Института экономики РАН, на основании которых вычисляется индекс-прогноз грузовой базы «Гудка», до конца текущего года одной из основных точек роста может стать именно уголь.

> Окончание | 5

В досье

ИНДЕКС-ПРОГНОЗ ГРУЗОВОЙ БАЗЫ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ (октябрь 2011 года – январь 2012 года)



Индекс-прогноз (%)	Сентябрь
100	100

Перевозки

«Тяжёлый» металл

ПРОСРОЧКИ В ДОСТАВКЕ ГРУЗОВ СОКРАТИЛИСЬ

На текущей неделе дороги продолжат напряжённую работу по восполнению отставания от плана погрузки, превысившего 1 млн тонн.

Как отмечалось на вчерашнем оперативном совещании, которое провёл первый вице-президент РЖД Вадим Морозов, необходимо грузить по 3 млн 600 тыс. тонн в сутки и к 25 ноября принять все меры, чтобы войти в план.

В целом отрицательная динамика по грузкам к соответствующему периоду прошлого года составляет –0,2%, в том числе по внутренним перевозкам –1,1%, по экспорту +1,9%. В то же время по сравнению с октябрём, хотя и незначительно (на 1%), сократились просрочки в доставке грузов.

Как отметил первый заместитель генерального директора ЦФТО Сергей Колесников, особенно ощущимо снижение погрузки чёрных металлов и металлолома, соответственно –13,1% и –28% к ноябрю 2010 года. Непростая ситуация сложилась на Юго-Восточной дороге, где в последнее время из-за ограничения рынков сбыта значительно снизил отгрузку Новолипецкий металлургический комбинат, на

Северной дороге недогружает другой металлургический гигант – «Северсталь», а также на Свердловской и Южно-Уральской дорогах, которые традиционно обслуживаются большое количество металлургических предприятий. И хотя ситуацию ОАО «РЖД» в целом контролирует, сложившиеся тенденции снижения погрузки металлов могут негативно отразиться и на завозе сырья на те же меткомбинаты.

К сожалению, далеко не оптимистичный выглядит и официальный прогноз Минэкономразвития по росту производства в 2012 году проката чёрных металлов – всего 1,8% к уровню 2011 года. А восстановление объёмов экспорта металлов до докризисного уровня и вовсе прогнозируется только в 2014 году. Поэтому сокращение перевозок чёрных металлов как на внутренние рынки, так и на экспорт можно считать естественной реакцией на те риски, которые начинают проявляться при закупках металлов. И пока металлурги сокращают производство и работают за счёт запасов, остаётся уповать на изменение ситуации к лучшему на мировых рынках металлов, в том числе и соответствующее снижение цен.

Олег Сергеенко

2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

16 ноября 2011 года

среда

№ 209 (24929)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Пилотный рейс девятнадцати

Вчера ОАО «РЖД» приступило к реализации очередного пилотного проекта: впервые на сети маршрутный поезд с распределенной тягой весом 9 тыс. тонн был отправлен со станции Марийск КрЖД до Находки-Восточной ДВЖД. Такие же поезда в дальнейшем будут отправлены из Кузбасса в сторону Московской магистрали через Дружинино, Черусты и с выходом через Бекасово, Смоленск на Белорусскую дорогу. «Гудок» будет следить за ходом пилотного рейса.

Вагоны с зерном приставают

Во избежание непроизводительного простоя подвижного состава ОАО «РЖД» вводит конвенцию на погрузку зерновых грузов назначением на станцию Новороссийск-экспорт Северо-Кавказской дороги с 15 по 19 ноября.

По данным компании, в адрес Новороссийского зернового терминала на сети приставает 1523 вагона с зерном, из них 220 находятся на станции Новороссийск-экспорт.

Переезды стали безопаснее

В этом году в Архангельском регионе Северной дороги было капитально отремонтировано два переезда – 1-й км станции Исакогорка и 7-й км участка Архангельск – Экономия.

Были заменены переездной настил, направляющие столбики, дорожные знаки, отремонтированы водоотводы.

Ремонт был сделан для обеспечения безопасности движения поездов, снижения риска возникновения аварийных ситуаций. На эти цели компания направила более чем 750 тыс. руб.

Рост замедлился

По итогам октября на Дальневосточной дороге было погружено около 22,2 тыс. контейнеров. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года это больше на 1,7%.

В последние месяцы сократился прирост погрузки контейнерных грузов. Так, в июле он составлял 16%, в августе – 11%, в сентябре – уже 7%. Традиционно для Дальневосточной магистрали, имеющей выход к морским портам, основа погрузки контейнеров – импорт. В октябре на магистрали было погружено почти на 6% меньше импортных грузов, чем в том же месяце 2010 года.

В целом за январь – октябрь на дороге достигнут серебряный рост контейнерной погрузки. Со станций ДВЖД отправлено более 194 тыс. контейнеров. Это на 23,8% превышает аналогичный показатель прошлого года.

Помогли с квартирами

За 10 месяцев размер субсидируемых кредитов на приобретение жилья, предоставленных работникам Октябрьской дороги, составил более 96 млн руб. Посредством оформления ипотечного кредита было приобретено 50 квартир: 32 – новые и 18 – на вторичном рынке.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

ПЕРСПЕКТИВА

Стройка не кончается

>Начало | 1

По его мнению, проект железнодорожной дороги придётся серьёзно дорабатывать, поскольку он пока выполнен по минимуму. Кроме того, нужно решить вопрос с переходом через Лену. Идут споры: строить мост или тоннель.

«Мне представляется, что мостовая переправа – более рациональное решение, – отметил Владимир Якунин. – Чем меньше вмешиваешься в вечную мерзлоту, тем лучше для всех. Но последнее слово – за государственной экспертизой».

А министр транспорта России Игорь Левитин после торжества провёл совещание по вопросам развития транспорта и дорожного хозяйства Республики Саха (Якутия). Обсуждались

проекты строек, которые улучшат транспортную доступность и качество жизни северян. В числе главных – железная дорога до Якутска, которая станет «хребтом» транспортной сети. По словам министра, «она открывает большие перспективы для развития всего Дальнего Востока».

Отпремят фанфары, погаснут фейерверки, и на стройке вновь закипит работа. Когда построят мостовой переход через Лену, можно будет ждать первого поезда в столицу северной республики.

Но это только очередной этап большого пути. В Нижнем Бестяхе уже установлен километровый столб со стрелками: «до Якутска – 23 км», «до Москвы – 7853 км», «до Магадана – 1974 км», «до Аляски – 3850 км». Отсюда пойдут рельсы дальше – к океану. О больших планах развития железных дорог на Севере говорил и президент страны, пообещав, что они будут реализованы в течение ближайших десяти лет.

ТАМАРА АНДРЕЕВА

Эксперимент

Новый маршрут

«ГРАНИТ» ПРОЙДЁТ ПО ГОРАМ УРАЛА



ФОТО: АЛЕКСАНДР ПУЛКОВ

ВЧЕРА СО СТАЦИИ ЧЕЛЯБИНСК-ГЛАВНЫЙ ЮЖНО-УРАЛЬСКОЙ МАГИСТРАЛИ ОТПРАВИЛСЯ В КИНЕЛЬ ОПЫТНЫЙ ПОЕЗД ВЕСОМ 6300 ТОНН С ЭЛЕКТРОВОЗОМ 2ЭС10 «ГРАНИТ». ДО СИХ ПОР ПО ТЯЖЁЛОМУ ГОРНОМУ ПРОФИЛЮ УРАЛА СОСТАВЫ ТАКОГО ВЕСА ВОДИЛИ СДВОЕННЫЕ ВЛ10.

Поезд через 33 часа должен прибыть в Кинель. Ведут его две бригады депо Екатеринбург-сортировочный СвЖД. Машинисты и их помощники сменяют друг друга на станциях Кропачево (ЮУЖД), Дема, Абдулино и Кинель (КбЖД).

«Двухсекционные локомотивы на нашей дороге заменили локомотивы ВЛ11 в трёхсекционном исполнении, которые прежде брали 6300 тонн. Сейчас попробуем привести этот же вес «Гранитом» по Южно-Уральской и Куйбышевской дорогам», – рассказывает машинист-инструктор эксплуатационного локомотивного депо Екатеринбург-сортировочный Андрей Николаев.

По его словам, с применением «Гранита», созданного на ООО «Уральские локомотивы» совместно с немецким концерном «Сименс», появилась возможность вести тяжеловесы без отцепки и разделения состава, что особенно важно для

транзитных поездов весом до 7 тыс. тонн. «Конструктивные особенности «Гранита» обеспечили ему мощность, которая на 50% превышает электровозы ВЛ11. Локомотивным бригадам нравится простота его управления, новейшие приборы систем ведения, безопасности, передачи информации», – подчёркивает Андрей Николаев.

Эксперимент, который сейчас проводится, интересен и важен. «Если он удастся, то «Гранитом» можно будет водить тяжеловесы с ЮУЖД до Кинеля без смены локомотива и разделения поезда, что высвободит электровозы ВЛ10 и даст экономию», – говорит главный инженер Свердловской дирекции тяги Дмитрий Ониско.

На станцию Кропачево поезд прибыл по графику – в 13.10 мск. Здесь машинист Вадим Голованов с помощником Ярославом Еремяном временно передали эстафету коллегам – Артёму Сарафанову и Юрию Ведерникову. «Участок Челябинск – Кропачево был очень сложным, – делится первыми впечатлениями Вадим Голованов. – Здесь крутые затяжные подъёмы и спуски, каких нет у нас, на

Среднем Урале. Но даже в самых сложных местах машина шла исключительно хорошо. 6300 тонн на таком рельефе дались ей без напряжения. На крутом подъёме был момент, с которым ВЛ10 вряд ли смог бы справиться так легко, как это сделал «Гранит».

Свердловская магистраль стала первой, где начали эксплуатировать 2ЭС10. В марте были проведены его испытания: на участке Екатеринбург – Первоуральск «Гранит» двумя секциями брал поезда весом 7 тыс. тонн, а трёх секциями – 9 тыс. тонн. «Сейчас в парке дороги – семь таких электровозов. Постоянная их эксплуатация началась с 10 октября. Прошедший месяц показал, что у «Гранита» удельный расход электроэнергии на 15% ниже, чем на электровозах 2ЭС6 «Синара», и на 20% ниже электровозов ВЛ11. Удельный возврат электроэнергии при рекуперации превышает тот же показатель «Синары» на 20%, а ВЛ11 – на 70%», – отметил «Гудку» Дмитрий Ониско. До конца года на СвЖД ожидается поступление ещё четырёх «Гранитов».

ЕВГЕНИЯ МУСИХИНА,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
ЧЕЛЯБИНСК

ПЕРЕВОЗКИ

Дорожные тяготы

За ПЕРЕГРУЖЕННЫЕ МАШИНЫ НАКАЖУТ АДРЕСАНТОВ

С 20 ноября ужесточается наказание за несоблюдение правил перевозки тяжеловесных и крупногабаритных грузов автотранспортом.

Если раньше законом допускалось превышение разрешённой максимальной массы, или нагрузки на ось, на 15%, то теперь показатели не должны выходить за рамки 5%. За перегруз будут наказывать не только водителей, но и грузоотправителей. Штраф для юрлиц колеблется от 250 до 4000 тыс. руб., для индивидуальных предпринимателей – от 10 до 50 тыс. руб. Для частных лиц штраф составит 5 тыс. руб.

Возрастут штрафы и за игнорирование дорожных знаков, запрещающих движение авто, у которых общая масса, или нагрузка на ось, превышает указанную на дорожном ограничителе. Раньше за подобный проступок водителя штрафовали на 300 руб., сейчас сумма взыскания увеличилась до 2,5 тыс. руб.

Заместитель начальника департамента обеспечения

безопасности дорожного движения МВД Владимир Кузин считает, что ужесточение наказания в отношении водителей и грузоотправителей – мера действенная. «Перевозки осуществляются вне установленных правил, нагрузка на дороги огромнейшая, в результате чего происходит разрушение полотна. Нужен контроль, но существующих пунктов весового контроля недостаточно», – говорит он.

Председатель координационного совета МООА «Свобода выбора», член экспертного совета при комитете Госдумы по транспорту Вячеслав Лысаков отметил, что одними штрафами ситуацию не исправить. «В России много импортных машин, изначально рассчитанных на другие весовые нагрузки, нежели наши транспортные средства. Если загрузить такую машину полностью, то давление на ось у неё будет выше российских нормативов», – пояснил «Гудку» Вячеслав Лысаков.

АЛЛА ПАНАСЕНКО

Гудок 1520

ТРАНСПОРТНОЕ ОБОЗРЕНИЕ
ПРОСТРАНСТВА 1520
СТРАНЫ СНГ И БАЛТИИ
ОБЩИЙ СТАНДАРТ
ОБЩИЙ ПУТЬ
ОБЩИЕ НОВОСТИ
МЫ ИДЁМ ОДНИМ ПУТЕМ!

ПОДПИСНОЙ ИНДЕКС: 19994
ПО ВОПРОСАМ ПОДПИСКИ:
(499) 262-89-69; PODPISSKA@GUDOK.RU
WWW.GUDOK.RU/1520



РЕКЛАМА

ПРИГОРОД

Спутниковый контроль

ДВИЖЕНИЕ ЭЛЕКТРИЧЕК БУДЕТ КООРДИНИРОВАТЬСЯ ИЗ КОСМОСА



ФОТО: НИКОЛАЙ ПОЛУХИН

ПРИГОРОДНАЯ ПАССАЖИРСКАЯ КОМПАНИЯ «СОДРУЖЕСТВО» ОТКРЫЛА В КАЗАНИ ДИСПЕСЧЕРСКИЙ ЦЕНТР.

Полигон перевозок «Содружество» – около 3 тыс. км линий в одиннадцати регионах Поволжья и Урала. Ежесуточно компания оперирует 173 пригородными поездами. Понятно, что при таких масштабах и проблемах возникает немало.

По словам исполнительного директора пригородной компании Вахита Куллиева, поезда нередко задерживаются, когда на дороге проводятся «окна». «А ведь многие пассажиры едут с пересадками и могут не успеть к отправлению следующего поезда. Бывает, что и разъездные кассиры опаздывают к электричке», – говорит Куллиев.

В таких ситуациях нужны опытные специалисты, принимающие грамотные решения по согласованию маршрутов.

РЕКОНСТРУКЦИЯ

Появился свой угол

СЛУШАТЕЛИ УЧЕБНОГО ЦЕНТРА ТЕПЕРЬ НЕ ПЕРЕГЛАЧИВАЮТ ЗА ЖИЛЬЁ

На станции Алтайская Западно-Сибирской магистрали после реконструкции открылось общежитие учебного центра.

Как пояснила «Гудку» заведующая отделом по подготовке и переподготовке кадров филиала Сибирского государственного университета путей сообщения в Новоалтайске Ирина Блаженко, с этой весны слушатели из отдалённых депо и станций магистрали были вынуждены снимать жильё в Новоалтайске или даже в Барнауле, за 20 минут езды от Алтайской. Всё потому, что находившееся в аварийном состоянии общежитие закрылось на ремонт.

«Здание было построено около 40 лет назад, крыша протекала, трубы стекли, штука-турка на фасаде потрескалась», – пояснила она.

Ремонт делали сотрудники дистанции гражданских сооружений Алтайского региона ЗСЖД. Они не только отреставрировали фасад, выложили крышу металлической, заменили коммуникации, но и сделали перепланировку.

«Раньше на всё общежитие было лишь два санузла, а кухни не было вовсе», – рассказала Ирина Блаженко. – Теперь в



Общежитие преобразилось не только снаружи – внутри стало гораздо уютнее

каждой секции на две комнаты есть туалет и душ – совсем другой уровень комфорта. А на каждом из двух этажей – кухня

дорожки, заасфальтировали подъездные пути к общежитию и учебному центру, расположенному по соседству. Кстати,

дороги, заасфальтировали подъездные пути к общежитию и учебному центру, расположенным по соседству. Кстати,

модernизируется и сам центр – работы завершат уже к маю.

Реконструкция общежития обошлась ОАО «РЖД» почти в 10 млн руб.

АНАТОЛИЙ БОЛДЫРЕВ,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
БАРНАУЛ – КЕМЕРОВО
ФОТО АВТОРА

На дворовой территории тоже провели благоустройство: выложили пешеходные

Интервью

ЭОЕ Укрощение скорости

ОАО МТЗ ТРАНСМАШ ИСПОЛНИЛОСТЬ 90 ЛЕТ

Николай Егоренков,
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
МТЗ ТРАНСМАШ



– Николай Анатольевич, какие наиболее яркие события в жизни предприятия вы могли бы выделить?

– Таких событий было очень много, и практически все они были связаны с историей страны, развитием её транспортной инфраструктуры.

Наше предприятие было создано в Москве на месте Военно-артиллерийского завода, выпускавшего дистанционные трубы для артиллерийских снарядов. После революции завод был национализирован, получив название ВЭК (завод «Всеобщей электрической компании»), а затем его переименовали в «Электросилу».

Уже в то время он выполнял отдельные заказы Наркомата путей сообщения, в том числе на производство запчастей для тормозов американской фирмы «Вестингауз». Чтобы не зависеть от зарубежных производителей, в конце 1921 года руководство страны приняло решение о создании отечественного предприятия тормозостроения. С этой даты мы и ведём историю МТЗ ТРАНСМАШ.

Вскоре, в 1923 году, наш завод выпустил первые образцы отечественных воздухораспределителей, разработанных талантливым конструктором Флорентием Казанцевым.

Тогда же было принято решение об отказе от закупок иностранного оборудования. В 1929 году воздухораспределители системы Казанцева был принят в качестве основного для оборудования грузовых вагонов. В 1931 году коллегия НКПС утвердила типовым для железнодорожных дорог страны воздухораспределитель системы Ивана Матросова, уже тогда самый совершенный пневматический прибор в мире.

На сравнительных испытаниях он по всем параметрам превзошёл аналог производства немецкой фирмы «Кунце-Кнорр».

В 1935 году завершился перевод грузовых поездов на отечественные автоматические тормоза, и тогда же было освоено производство специально разработанных тормозных систем для поездов столичного метрополитена.

Во время Великой Отечественной войны 250 работников завода ушли на фронт, 31 из них не вернулся с поля боя. А Цезарь Кунникову, совершившему подвиг на Малой Земле, посмертно присвоили звание Героя Советского Союза.

В 1951 году на предприятии постановлением правительства создали Специальное конструкторское бюро по тормозостроению.

За прошедшие годы конструкторами МТЗ ТРАНСМАШ создано огромное количество тормозных приборов и тормозных систем для различных видов подвижного состава колеи 1520.

В частности, создан уникальный воздухораспределитель типа 483, позволяющий вести поезд с весом более 20 тыс. тонн. В 1993 году завод стал акционерным обществом.



Здание завода МТЗ ТРАНСМАШ

– Насколько трудными были первые шаги в рыночную экономику?

– Сначала мы оценили состояние рынка, наличие спроса и предложения, его потенциал на ближайшие годы. Затем определили возможные пути для предприятия в новых экономических условиях, наметили пути оптимизации технологических процессов и структуры производства в целом. Одновременно занялись восстановлением и развитием связей с партнёрами и потребителями нашей продукции, разработкой и внедрением тормозных систем нового поколения повышенной безопасности с развитыми средствами диагностики и системами управления на базе микропроцессоров.

Использование таких систем на поездах типа «Яуза» позволило значительно повысить эффективность работы тормозов, улучшить комфорт пассажиров благодаря плавности торможения. При этом в 3–5 раз мы увеличили межремонтные сроки работы тормозного оборудования.

– Чем вы предлагаете вашим заказчикам сегодня?

– Сейчас мы серийно выпускаем более 300 наименований продукции по номенклатуре тормозного оборудования. Общий объём продаж в нынешнем году составит около 4,2 млрд руб. На долю ОАО «РЖД» приходится 22% всего объема нашего производства, в основном это запасные части к выпущенному ранее оборудованию. Изготавливая хорошо зарекомендовавшие себя

изделия, продолжаем их совершенствовать, разрабатываем варианты и модификации применительно к конкретному подвижному составу и условиям его эксплуатации. Часть продукции отправляем на экспорт в страны ближнего и дальнего зарубежья.

Мы стараемся не только идти в ногу со временем, но и опережать его, создавая новые, перспективные тормозные системы. В частности, не так давно нашими конструкторами разработан кран машиниста с дистанционным управлением с функцией распределённого управления тормозами поезда (РУПТ).

Все изделия завода соответствуют требованиям Международного союза железных дорог, а зачастую превышают их. Ведь наша продукция рассчитана на более строгие требования по безопасности движения поездов, а также на самые жёсткие температурные режимы работы (до –60 градусов).

– Какие ваши планы на будущее?

– Будущее за новыми технологиями. Поэтому мы внимательно следим за всеми техническими новинками в своей области и сами участвуем в их создании и продвижении.

Но нас интересуют и другие направления. Два года назад мы совместно с учёными МВТУ им. Баумана приняли решение создать на территории завода Центр лазерных технологий, который в настоящий момент фактически является инновационным кластером.

При этом мы договорились с партнёрами, что задачи центра не будут ограничиваться

только рамками прикладного применения исследований и разработок. В настоящее время исследования и разработки ведутся по всем направлениям.

Большое внимание мы уделяем обеспечению высокого качества наших приборов. На заводе установлены современные стенды, на которых проходят всестороннюю проверку унифицированные комплексы тормозного оборудования с кранами машинистов дистанционного управления локомотивов.

Действует автоматический стенд проверки работоспособности воздухораспределителей грузовых вагонов. А воздухораспределители пассажирских вагонов испытывают на унифицированном стенде. На ещё одном испытательном стенде с имитацией 150-вагонного состава проверяют грузовые воздухораспределители. Программное обеспечение для электронного оборудования всех этих устройств также создали конструкторы МТЗ ТРАНСМАШ.

Уверенность в достижении поставленной цели придаёт нам поддержка коллектива завода. Он у нас замечательный. Всего работают более 1,2 тыс. человек.

На предприятии немало трудовых династий, порой одновременно работают представители трёх поколений. Люди любят свой завод и труются с полной отдачей. В этом духе воспитывается и молодёжь, которая, как мы надеемся, продолжит славные традиции одного из старейших промышленных предприятий отрасли.

История предприятия



17 ноября 1921 года – Правительство приняло решение о перепрофилировании столичного завода «Электросила» на выпуск тормозного оборудования для железнодорожного транспорта. Эта дата считается днём основания Московского тормозного завода (ныне ОАО МТЗ ТРАНСМАШ).

1923 год – завод выпустил первые образцы отечественных воздухораспределителей системы Флорентия Казанцева.

1926 год – Наркомат путей сообщения принял решение оборудовать весь отечественный грузовой подвижной состав тормозом Казанцева. Техник Главных мастерских Северо-Западной дороги Иван Матросов внёс предложение по улучшению существующей конструкции тормоза.

1928 год – поэт Владимир Маяковский написал:

– Товарищи хозяйственники!
Ответьте на вопрос вы –
Что сделано,
чтобы выросли Казанцевы и Матросовы.
Вы на ерунду
миллионы ухлопываете,
На изобретателя
смотрите кривенько,
А миллионы экономятся
на массовом опыте,
А вы на опыт
жалеете гравенника...

1931 год – Наркомат путей сообщения принял тормоз Матросова в качестве типового для железных дорог СССР, проведённые испытания показали, что он соответствует уровню лучших европейских образцов, а по некоторым показателям даже превосходит их.

1941–1945 годы – завод не прекращал работу во время войны. Более 250 работников ушли на фронт. Среди них – Герои Советского Союза десантник Цезарь Кунников и лётчик Константин Денисов. Литейный и механический цеха МТЗ выпускали снаряды, мины и другие боеприпасы. Кроме того, на заводе организовали производство механизмов для вооружения, отбойных молотков, узлов зенитных установок. Иван Матросов разработал конструкцию воздухораспределителей для санитарных поездов, позволивших почти вдвое увеличить их длину. В эти же годы был создан электропневматический автoreжим для поездов метро.

1951 год – постановлением правительства на заводе создано специальное конструкторское бюро тормозостроения, в котором впоследствии разработали более 1000 приборов для всех типов грузовых и пассажирских вагонов. Среди них воздухораспределитель 483, благодаря которому удалось провести тяжеловесный состав массой свыше 42 тыс. тонн.

1971 год – внедрены тормозные системы для первых отечественных скоростных поездов РТ и ЭР-200, «Невский экспресс».

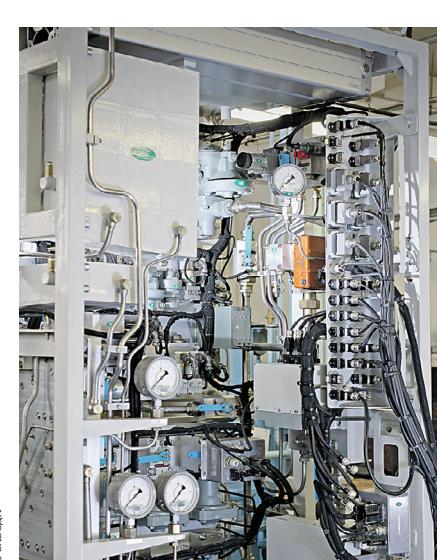
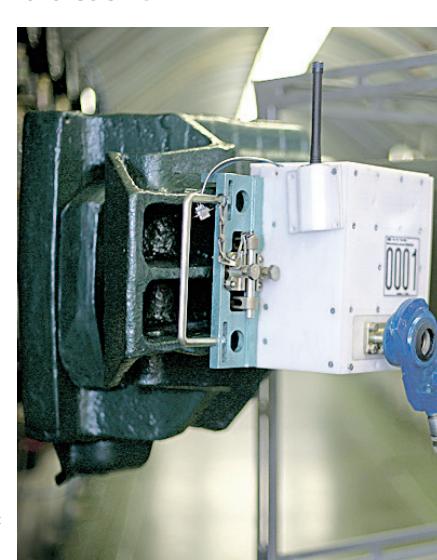
1993 год – создание открытого акционерного общества МТЗ ТРАНСМАШ. Выпускаемая продукция постоянно совершенствуется, отличаясь простотой конструкции и высокой эксплуатационной надёжностью.

1995 год – специалисты завода в содружестве с членом-корреспондентом РАН Владимиром Иноzemцевым и немецкими коллегами разработали тормозную систему с воздухораспределителем 483 КЕ для поездов международного сообщения типа «Восток – Запад».

2001–2003 годы – разработан унифицированный комплекс тормозного оборудования для грузового локомотива, включающий 130-й кран машиниста и 224-й кран вспомогательного тормоза с дистанционным управлением.

2011 год – завод выпускает более 300 наименований тормозного оборудования, не считая различных модификаций. Авторскими свидетельствами и патентами защищены более 250 изобретений, в том числе более 70 патентов Российской Федерации, по патентам Украины, 20 патентов Казахстана, а также патенты Германии и Польши. Все основные изделия предприятия созданы на основе изобретений, защищённых охранными документами. Объём реализуемой продукции превышает 4,2 млрд рублей. Помимо отечественных предприятий, изделия завода поступают в страны СНГ и Балтии, а также в Иран, Китай, Гвинею, Марокко и Германию. В общей сложности приборами управления тормозами, созданными на предприятии, сейчас оснащены около 1 млн вагонов и около 25 тыс. локомотивов, работающих на железных дорогах многих стран мира.

Полюс подготовил
АНДРЕЙ ВЛАДИМИРОВ



Кран машиниста с дистанционным управлением 230Д с функцией распределённого управления тормозами поезда

Системой управляют с помощью мобильного сетевого сервиса GSM с использованием интерфейса CSD. В состав новшества входят переносной радиокомплекс, оснащённый GSM-модемами, индикатором и клавиатурой, а также два исполнительных блока (головной и хвостовой). Именно они осуществляют выпуск воздуха из тормозной магистрали и измеряют давление. Эти блоки также оснащены GSM-модемами.

Система по мобильному сервису отправляет результаты тестирования на центральный пульт управления машиниста. Полученные данные отображаются в виде графиков, и печатаются справка о штатном режиме работы тормозной системы. Благодаря новшеству машинист может убедиться, не перекрыт ли какой-либо

кран на тормозной магистрали, и тем самым предупредить возможную аварию при движении поезда.

По словам Сергея Чуева, специалисты МТЗ ТРАНСМАШ также создали целую серию воздушораспределителей для грузовых вагонов.

Некоторые из них, например 483А-03, сейчас устанавливаются на новые полувагоны. В настоя-

щее время их испытывают на вагоне с осевой нагрузкой 27 т/ось на сочленённой платформе и полуwagonе постройки фирмы «Татравагонка». На экспериментальном кольце ОАО «ВНИИЖТ» в подмосковной Щербинке испытывают также концевой кран 271.

Пассажирские вагоны, которые запускает Тверской вагоностроительный завод, оснащают воздухораспределителем 242. Эта разработка

заменяет устанавливаемые прежде приборы 292. Для этого же завода конструкторы МТЗ ТРАНСМАШ сейчас создают блок тормозного оборудования, предназначенный для двухэтажного вагона.

Тормозные системы, предназначенные для скоростных поездов, оснащены системами управления по интеллектуальному каналу.

Также в них используют электропневматические и пневматические каналы управления.

Важно, что все новые разработки предприятия применимы для модернизации уже существующего эксплуатационного парка подвижного состава. Поэтому их внедрение на сети железных

дорог позволило бы в короткие сроки значительно повысить эффективность и безопасность перевозок.

От первого лица

На чьи-то интересы придётся наступить

Законы стали заложниками идеологических конструкций



Владимир Клименко,
первый заместитель председателя комитета Государственной думы по транспорту

О том, как подготовить правовую базу для решения вопроса об управлении вагонным парком, обозреватель «Гудка» беседует с Владимиром Клименко.

— Владимир Витальевич, уже давно было ясно, что требуется новая система управления парком и для неё нужно соответствующее законодательство. Почему мы оказались не готовы к тем трудностям, которые проявились последние полгода?

— Почти семь лет разрабатываются новый закон «О железнодорожном транспорте» и новый Устав железнодорожного транспорта, в которых должны быть учтены изменения, произошедшие в отрасли со времени упразднения МПС. Особенно это касается Устава железнодорожного транспорта, который непосредственно регулирует взаимоотношения участников рынка. Его разработка вообще находится в начальной стадии. Минтранс обещает разработать устав только после принятия закона. Проект же закона «О железнодорожном транспорте» уже не первый год ходит по министерским и правительенным кабинетам. И чтобы создать законодательную основу для железнодорожной реформы, нужно ускорить работу по согласова-



Рынок с его множеством участников перевозочного процесса не смог самостоятельно отрегулировать ситуацию на сети российских железных дорог

нию этого проекта с участием всех сторон. Конечно, есть и другой вариант — когда депутаты сами внесут законопроект, не советясь с правительством. Но это, согласитесь, не вполне нормально!

— Почему с основным законодательством отрасли сложилась такая ситуация?

— Мне кажется, что мы здесь прежде всего стали заложниками идеологических конструкций. Суть их начинала с 90-х годов состояла в том, что во всех отраслях, в том числе и в железнодорожной, необходимо создать как можно больше собственников, участников рынка, а уж рынок всё сам собой отрегулирует! И эта идея стала священной коровой, посвятить на которую было запрещено. Подчинён

ными стали специфика отрасли, особенности страны и её железнодорожной инфраструктуры, а в итоге интересы национальной экономики в целом. В результате сформировался клубок противоречий между идеологией, различными интересами и реальностью, которые сегодня и дают о себе знать. Это противоречия между государственными интересами, частными интересами и инфраструктурными ограничениями. Между участниками рынка остаётся целый ряд разногласий.

Комитет по транспорту Госдумы давно предупреждал, что необходимо дать чёткое определение, что такое оператор, а также прописать не только его права, но и обязанности с точки зрения эффек-

тивного функционирования отрасли в целом. Только это позволило бы снять значительную часть противоречий. Ведь проблема неуправляемости перевозок состоит в том, что у нас множество мелких и средних операторских компаний, не отвечающих ни за что, а возможности инфраструктуры при этом ограничены. Нам не подходит опыт США, где есть много параллельных и дублирующих друг друга

У нас множество мелких и средних операторов, а возможности инфраструктуры ограничены

тивий. У нас что-то похожее есть только в Центральной России, а за Уралом всего одна магистраль. И если там всё забито вагонами, то никак уже не проедешь и никак эти пробки не объедешь.

Поэтому в законе «О железнодорожном транспорте», который нужно принять как можно быстрее, должны быть прописаны и обязанности операторов, исходя из наших экономических реалий. А то получается, что обязанности есть у одного ОАО «РЖД», а у операторов их нет, потому что это частный капитал. Я ценю роль частных компаний в обновлении вагонного парка, однако правила должны быть

перевозками, которая была этим летом и осенью, подвигла правительство дать новый толчок к работе над законодательством. Посмотрим, во что это выльется.

— Как вы полагаете, парк Второй грузовой компании передаётся под управление РЖД временно или навсегда? Всё-таки нужен ли в стране инвентарный парк?

— На мой взгляд, если закон определяет РЖД как перевозчика, то у него должен быть вагонный парк, потому что перевозчик без вагонов — это всё-таки ненормально. С другой стороны, в итоге всё будет зависеть от того, как мы сумеем отстроить систему управления парком, какая схема будет применена. Вообще, на мой взгляд, чем схема проще, тем она прозрачнее, понятнее и эффективнее! В этом направлении и надо двигаться.

Беседовал Сергей Плетнёв

ние ОАО «РЖД» часть своего вагонного парка?

— Здесь скорее постановление правительства, потому что это вынужденная экстренная мера. В уставе должны быть требования, которые, на мой взгляд, будут стимулировать процесс укрупнения операторов до той стадии, когда у них будет достигнута нормальная эффективность без ущерба для деятельности ОАО «РЖД» и всей экономики. Вся законодательная база в итоге должна быть направлена на повышение эффективности компаний и перевозок. Всё это нужно серьёзно обсуждать в ходе переговорного процесса, потому что есть интересы у частных операторов, есть у перевозчика, есть у грузовладельцев, и в итоге нужно найти компромисс между частными и государственными интересами. Но приоритет должен всё-таки оставаться за государством, потому что это развитие экономики всей страны. У частного капитала, конечно, свои интересы, но они могут быть реализованы в той мере, в какой не противоречат интересам государства. Поиск баланса — это всегда трудный процесс, но чем быстрее участники рынка поймут это, тем быстрее мы решим проблему.

— Как вы полагаете, парк Второй грузовой компании передаётся под управление РЖД временно или навсегда? Всё-таки нужен ли в стране инвентарный парк?

— На мой взгляд, если закон определяет РЖД как перевозчика, то у него должен быть вагонный парк, потому что перевозчик без вагонов — это всё-таки ненормально. С другой стороны, в итоге всё будет зависеть от того, как мы сумеем отстроить систему управления парком, какая схема будет применена. Вообще, на мой взгляд, чем схема проще, тем она прозрачнее, понятнее и эффективнее! В этом направлении и надо двигаться.

Беседовал Сергей Плетнёв

ПЕРСПЕКТИВА

Терминал притянет цистерны

РОССИЙСКИЙ СЖИЖЕННЫЙ ГАЗ ПОЕДЕТ В ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ПОРТЫ

К 2013 году мощность морских портовых терминалов для перевалки доставляемых по железной дороге сжиженных углеводородных газов (СУГ) в российских портах может возрасти на 2,3–2,8 млн тонн в год. Это значительно сократит грузовладельцам расстояния перевозок.

Директор по развитию российской инженерной компании ООО «Морстройтехнология» Сергей Семенов рассказал «Гудку», что прогноз основывается, прежде всего, на проектах по расширению мощностей существующих и строительству новых специализированных морских терминалов как в России, так и в сопредельных государствах, через которые осуществляется перевалка с железной дороги идущего на экспорт российского сжиженного газа.

«Ожидается ввод в строй двух крупных перевалочных терминалов, — отметил он. — Компания «ОТЭКО» реализует свой проект в порту Тамань мощностью 1 млн тонн СУГ (открытие согласно планам должно состояться в 2011 году). «СИБУР» к 2012 году должен ввести в строй терминал мощно-



Расширение возможностей портовых терминалов повлияет на логистику доставки СУГ потребителям

В досье

В настоящее время Россия располагает лишь одним специализированным под перевалку сжиженного газа с железной дороги портовым терминалом в порту Темрюк с запланированной мощностью около 200 тыс. тонн в год, который в реальности работает со значительно меньшими объёмами грузов. Основные же объёмы экспортного российского сжиженного газа уходят на терминалы Украины (Одесса, Керчь, Рени, Ильичёвск) и стран Балтийского региона (Рига, Хамина (Финляндия). Кроме того, часть российского экспортного сжиженного газа уходит непосредственно по железной дороге в направлении Белоруссии и Украины далее на Польшу.

Президент Гильдии экспедиторов России Семён Резер отметил, что реализация озвученного прогноза для российских собственников специализированных цистерн для перевозки сжиженных газов будет означать в ближайшей перспективе не столько резкое повышение объёмов погрузки, сколько возможность сократить плечи доставки до перевалочных терминалов.

Леонид Григорьев

ПРЕЦЕДЕНТ

Приблизили расплату

ВЫКУПИТЬ ИНФРАСТРУКТУРУ ОКАЗАЛОСЬ ВЫГОДНЕЕ ЕЁ ДОЛГОСРОЧНОЙ АРЕНДЫ

Компания EVR Infra (инфраструктурная «дочка» эстонской национальной железнодорожной компании Eesti Raudtee) досрочно выкупила у отвечающего за государственную собственность Эстонии предприятия Riigi Kinnisvara AS объекты железнодорожной инфраструктуры приграничной станции Койдула. Ранее EVR Infra планировала расплачиваться за покупку в течение двадцати лет.

В соответствии с соглашением между Riigi Kinnisvara AS и EVR Infra последняя стала собственником железнодорожной инфраструктуры станции Койдула, которая находится на эстонско-российской границе. При этом обслуживавшая станцию инфраструктура, в том числе принадлежащая пограничным и внутренним таможенным органам и органам ветеринарного контроля, осталась в собственности Riigi Kinnisvara AS.

Стоимость сделки составила около 41,8 млн евро. По словам пресс-секретаря Eesti Raudtee Урмаса Глазе, её финансирование будет происходить поэтапно. «Большая часть требуемой суммы уже выплачена. Остальные деньги будут отда-

ваться этапами, — рассказывает представитель Eesti Raudtee.

— Источником будут либо собственные средства компании, либо кредитный ресурс. Возможен и комбинированный вариант».

Следует отметить, что до этого соглашения между Riigi Kinnisvara AS и EVR Infra действительно было заключено в 2007 году. Прежняя договорённость обязывала EVR Infra расплачиваться за выкупаемые объекты в течение 20 лет. Однако спустя почти четыре года в компании подсчитали, что выкупить инфраструктуру станции сейчас выгоднее, чем платить за её аренду в течение столь длительного срока.

«Чисто экономический расчёт, — комментирует решение EVR Infra председатель совета Фонда развития Эстонии Райво Варе. По словам эксперта, станция оснащена современным оборудованием, которое работает в автоматическом режиме.

Маргарита Меньшакова

В досье

Станция Койдула строилась с 2008 года и была сдана в эксплуатацию в сентябре 2011 года. Её строительство — крупнейшее по объёму инвестиций в транспортную инфраструктуру Эстонии. Всего с начала работ было направлено 70 млн евро. Из них третья покрыла государство, третья — Eesti Raudtee, и ещё одну третью вложило Riigi Kinnisvara AS.

КАРГО-ИНДЕКС

Поправка на кризис

Надежда на стабильность в экономике всё более призрачна

ПОСЛЕ НЕСКОЛЬКИХ МЕСЯЦЕВ «ПРОВАЛА» В ДИНАМИКЕ ТРАНСПОРТНОГО ИНДИКАТОРА НАМЕТИЛСЯ ПОЛОЖИТЕЛЬНАЯ ТЕНДЕНЦИЯ. ВПРОЧЕМ, РЕЧЬ СКОРЕЕ ИДЁТ О НЕВОЛЬШОЙ КОРРЕКЦИИ, ЧЕМ О НАЧАЛЕ ПОДЪЁМА. ВЕДЬ УЖЕ И ОФИЦИАЛЬНАЯ СТАТИСТИКА НАЧИНАЕТ ФИКСИРОВАТЬ НЕГАТИВНЫЕ ПРОЦЕССЫ В РЕАЛЬНОМ СЕКТОРЕ ЭКОНОМИКИ, А ЭКСПЕРТЫ ГОВОРЯТ О НОВОМ ВИТКЕ КРИЗИСА КАК О ПОЧТИ СВЕРШИВШЕМСЯ ФАКТЕ.

С начала лета ситуация в реальном секторе российской экономики непрерывно ухудшалась, о чём свидетельствовала динамика КАРГО-индекса. Но октябрь преподнёс приятный сюрприз – по итогам месяца абсолютное значение транспортного индикатора вновь вышло в плюс, поднявшись до отметки в 10% (для сравнения: в сентябре – 99,7%).

Однако анализ динамики транспортного индикатора, рассчитанного по отношению к аналогичному периоду минувшего года, показывает, что переломный момент пока не наступил. КАРГО-индекс, освобождённый от влияния сезонного и календарного факторов, уже пять месяцев подряд не может преодолеть психологически важную отметку в 100%. По итогам октября его значение составило 97,8%, что, впрочем, немного лучше итогового показателя сентября (93,1%).

Относительно позитивная динамика транспортного индикатора связана с изменениями в одном из важнейших показателей работы железнодорожного транспорта – по итогам октября объём погрузки увеличился по сравнению с тем же периодом 2010 года на 2,9%. Для сравнения: в сентябре рост был на уровне 0,6%.

При этом увеличение погрузки зафиксировано по



цемента (на 0,11 процентных пункта (п.п.), до 0,2%), а также чёрных (на 0,13 п.п., до 3,59%) и цветных (на 0,02 п.п., до 0,12%) металлов. Кроме того, из-за понижения весового коэффициента «стройки» доля соответствующих грузов в структуре КАРГО-индекса снизилась на 12,22 п.п., до 21,33%. По той же причине сократилась и доля лесных грузов – в октябре нынешнего года она составила 0,77%, что на 0,11 п.п. меньше, чем во втором месяце осени 2010 года.

В то же время на фоне роста погрузки увеличилась доля каменного угля (+3,46 п.п., до 9,91%), зерна (+0,16 п.п., до 0,55%) и удобрений (+0,12 п.п., до 0,6%).

Однако лидером роста по-прежнему остаётся «нефтина» – доля соответствующих грузов в октябре прибавила 8,84 п.п., увеличившись до 62,93%. Такая картина наблюдается уже не первый месяц. Причём увеличение вклада «нефтина» в КАРГО-индекс происходит вопреки снижению погрузки, а это является косвенным свидетельством роста сырьевой зависимости отечественной экономики.

Между тем официальная статистика продолжает придерживаться более оптимистичной, чем КАРГО-индекс,

точки зрения на происходящие процессы. Темпы роста близкого по своей природе транспортному индикатору Индекса выпуска в базовых отраслях экономики, который публикуется Росстата с запозданием в месец, вновь увеличиваются. По итогам сентябрь значения этого показателя, рассчитанное по отношению к аналогичному периоду предыдущего года, составило 107,2% (для сравнения: в августе – 106,5%).

Но, несмотря на эти положительные в целом результаты, осенью официальная статистика вслед за транспортным индикатором всё же начала фиксировать торможение в промышленности. По информации Росстата, промышленное производство за девять месяцев текущего года по сравнению с тем же периодом предыдущего увеличилось на 5,2% против 5,4% за восемь месяцев. В том числе в сентябре в годовом выражении показатель возрос на 3,9% против 6,2% в августе. При этом в месячном выражении он снизился на 0,8%, а с исключением сезонного и календарного факторов – на 0,3%.

О том, что в экономике складывается далеко не простая ситуация, заявил на днях и президент Дмитрий Медведев. По его словам, пока макроэкономические условия остаются

шести из девяти составляющих расчётной базы КАРГО-индекса: зерну (на 72,9% по отношению к аналогичному показателю октября минувшего года), строительным грузам (на 9,6%), каменному углю (на 5,2%), лесным грузам (на 3,6%) и цементу (на 0,1%).

В числе аутсайдеров вновь нефтяные грузы (снижение погрузки на 3,6%) и цветные металлы (на 2,3%). Помимо этого, заметно уменьшилась погрузка чёрных металлов (на

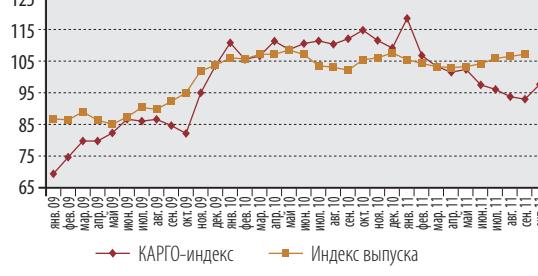
2,5%), что во многом связано с сокращением экспортных поставок. Спад на мировых рынках цветных металлов фиксируется давно, в последнее время аналогичная ситуация складывается и по чёрным металлам. Причём спрос снижается и в Европе, и в Китае.

Вместе с тем в структуре КАРГО-индекса изменения происходили не только под влиянием объёмов погрузки, но и весовых коэффициентов каждого груза, определяющих

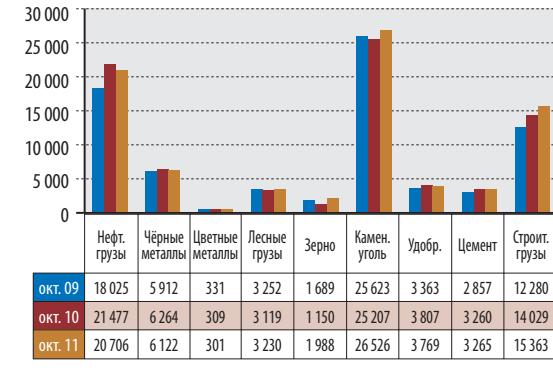
роль соответствующих им промышленных отраслей, а их пересмотр проводится по мере публикации Росстата свежих данных.

По итогам октября снижение доли по сравнению с аналогичным периодом минувшего года в структуре транспортного индекса наблюдается у пяти грузов. Сократился «вклад»

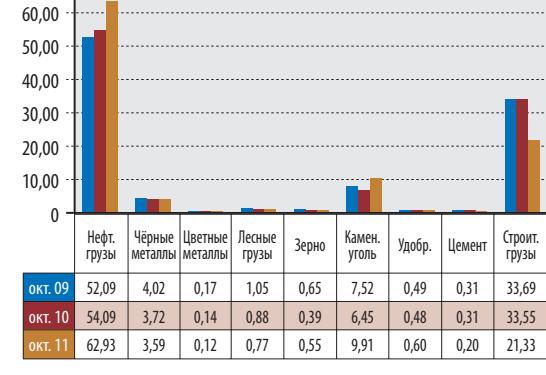
Сравнительный анализ динамики КАРГО-индекса и Индекса выпуска в базовых отраслях экономики (Росстат) по отношению к аналогичному периоду прошлого года



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



Структура КАРГО-индекса, %



ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

«Чёрные» оппоненты

> Начало | 1

Пока ещё Росстат не опубликовал данные по объёмам промпроизводства в октябре. По оценкам экспертов Института экономики РАН, во втором месяце осени добыча угля увеличилась по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года на 8,3%. Ожидается, что рост продолжится и в дальнейшем (в ноябре – на 7,4%, в декабре – на 5%, а в январе 2012 года – на 5,5%).

В числе лидеров можно отметить и производства, связанные со строительной индустрией. Так, выпуск продукции цементных заводов в октябре оценивается на уровне, превышающем на 10% показатель того же месяца предыдущего года, в ноябре – на 8,8%, в декабре – на 11,8%, а в январе 2012-го – на 14,3%.

Прогноз Института экономики РАН

Единицы измерения	Данные Росстата (факт)	Прогноз Института экономики РАН				
		Сент. 2011 г.	Окт. 2011 г.	Нояб. 2011 г.	Дек. 2011 г.	Январь 2012 г.
Первичная переработка нефти	млн тонн	20,5	22,0	21,0	21,2	19,8
Сталь	млн тонн	4,4	4,6	4,1	4,3	4,2
Пиломатериалы	тыс. куб. м	1800,9	1664,8	1583,0	1662,0	1349,0
Уголь	млн тонн	28,9	30,0	30,6	31,7	28,8
Минеральные удобрения	тыс. тонн	1538,2	1603,9	1500,1	1686,6	1631,3
Цемент	тыс. тонн	5877,3	5613,0	4341,0	3316,0	2483,0
Конструкции и изделия сборные железобетонные	тыс. куб. м	2166,2	2282,2	2083,0	1996,0	1509,7

Стабильно в минусе будет металлургия. Производство чёрных металлов в октябре по сравнению с тем же периодом предыдущего года может сократиться на 2,3%, в ноябре – на 13,9%, в декабре – на 8,1%, а в январе 2012 года – на 13,8%.

По методологии индекс-прогноза «Гудка» вычисления ведутся от последнего месяца, по которому опубликованы официальные данные Росстата по объёмам промышленного производства. Сейчас это сентябрь, который принят за 100%. В октябре ожидался рост грузовой базы по сравнению с сентябрём на 5% (значение индекс-прогноза – 105%). При этом погрузка увеличилась на 7%. Таким образом, ошибка прогноза входит в рамки статистической погрешности.

До конца текущего года возможен рост грузовой базы в сравнении с сентябрём. Так, в ноябре ожидается её увеличение на 2,4% (значение индекс-прогноза – 102,4%), а в декабре – на 4,8% (значение индекс-прогноза – 104,8%).

В начале будущего года ситуация может измениться в худшую сторону. Так, в январе 2012 года может быть зафиксировано снижение грузовой базы по сравнению с сентябрём 2011 года сразу на 3,1% (значение индекс-прогноза – 96,9%).

Юлия Громадская

Финансы

Витамин роста

Акции ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОМПАНИЙ ВНОВЬ ЗАИНТЕРЕСОВАЛИ ИНВЕСТОРОВ

Котировки акций железнодорожных компаний на мировых биржах

Компания	Описание	Регион	Капитализация, \$ млрд	Валюта	Динамика, %	
					За неделю	С начала года
Union Pacific Corp.	Грузовые перевозки, инфраструктура	США	49,3	USD	99,57	+2,22
Canadian National Railway Co.	Грузовые перевозки, инфраструктура	Канада	35,7	CAD	78,08	+3,83
CSX Corp.	Грузовые перевозки, инфраструктура	США	24,3	USD	22,21	+1,60
Norfolk Southern Corp.	Грузовые перевозки, инфраструктура	США	26,1	USD	73,99	+4,83
Canadian Pacific Railway Ltd	Грузовые перевозки, инфраструктура	Канада	10,9	CAD	61,61	+2,98
Kansas City Southern Railway Co.	Грузовые перевозки, инфраструктура	США	7,1	USD	63,17	+2,77
Genesee & Wyoming Inc.	Грузовые перевозки, инфраструктура	США	2,6	USD	59,21	+11,82
VTG AG	Грузовые перевозки	Германия	0,4	EUR	14,50	+0,00
Asciano Ltd	Грузовые перевозки, инфраструктура	Австралия	4,9	AUD	14,51	+0,00
QR National Ltd	Грузовые перевозки	Австралия	8,7	AUD	3,27	+0,62
East Japan Railway Co. Ltd	Пассажирские перевозки	Япония	24,7	JPY	4 765,00	+3,25
Central Japan Railway Co.	Пассажирские перевозки	Япония	18,8	JPY	670 000,00	+0,00
Go-Ahead Group PLC	Пассажирские перевозки	Великобритания	1,0	GBX	1 384,95	-1,71

6. | ДОКУМЕНТЫ ЦИК

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

16 ноября 2011 года

WWW.GUDOK.RU

среда

WWW.GUDOK.INFO

№ 209 (24929)

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

Отчёт № 2.4.10, 10.11.2011 16:57:58

Сведения

О ПОСТУПЛЕНИИ СРЕДСТВ В ИЗБИРАТЕЛЬНЫЕ ФОНДЫ ПОЛИТИЧЕСКИХ ПАРТИЙ И РАСХОДОВАНИИ ЭТИХ СРЕДСТВ (НА ОСНОВАНИИ ДАННЫХ, ПРЕДСТАВЛЕННЫХ ФИЛИАЛАМИ СБЕРБАНКА РОССИИ)

Выборы депутатов Государственной думы Федерального собрания Российской Федерации шестого созыва

По состоянию на 09.11.2011

№ п/п	Наименование политической партии	Поступило средств				Израсходовано средств				Возвращено средств		
		всего	из них		всего	дата опера- ции	сумма, тыс. рублей	назначение платежа	сумма, тыс. рублей	основание возврата		
			пожертвования от юридиче- ских лиц на сумму, превышаю- щую 400 тыс. рублей	пожертвования от граж- дан на сумму, превышаю- щую 40 тыс. рублей								
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1.	«Политическая партия «Российская объединенная демократическая партия «ЯБЛОКО»		11 700,0	региональная общественная организация «Содействия мирному сосуществованию народов»			20.09.2011	1 000,0	Иные расходы, непосредственно связанные с проведением избирательной кампании			
			10 800,0	Региональная общественная организация «Альянс работников банковской сферы»			26.09.2011	3 000,0	Иные расходы, непосредственно связанные с проведением избирательной кампании			
			9 800,0	Региональная общественная организация «Содействие сохранению памятников славянской письменности»			29.09.2011	4 631,6	Израсходовано на предвыборную агитацию. Выпуск и распространение печатных материалов (листовки, плакаты, рекламные щиты и т.п.), изготовление и распространение аудиовизуальных и других информ. материалов			
			9 200,0	Региональная общественная организация поддержки социально необеспеченных слоев населения «Черта»			29.09.2011	2 000,0	Иные расходы, непосредственно связанные с проведением избирательной кампании			
			8 500,0	Региональная общественная организация поддержки предпринимателей малого бизнеса «ЗАЩИТА»			29.09.2011	1 955,0	Израсходовано на предвыборную агитацию. Выпуск и распространение печатных материалов (листовки, плакаты, рекламные щиты и т.п.), изготовление и распространение аудиовизуальных и других информ. материалов			
							04.10.2011	4 413,2	Израсходовано на предвыборную агитацию. Выпуск и распространение печатных материалов (листовки, плакаты, рекламные щиты и т.п.), изготовление и распространение аудиовизуальных и других информ. материалов			
							04.10.2011	2 500,0	Иные расходы, непосредственно связанные с проведением избирательной кампании			
							04.10.2011	934,2	Израсходовано на предвыборную агитацию. Выпуск и распространение печатных материалов (листовки, плакаты, рекламные щиты и т.п.), изготовление и распространение аудиовизуальных и других информ. материалов			
							05.10.2011	9 389,8	Израсходовано на предвыборную агитацию. Выпуск и распространение печатных материалов (листовки, плакаты, рекламные щиты и т.п.), изготовление и распространение аудиовизуальных и других информ. материалов			
							05.10.2011	1 026,4	Израсходовано на предвыборную агитацию. Выпуск и распространение печатных материалов (листовки, плакаты, рекламные щиты и т.п.), изготовление и распространение аудиовизуальных и других информ. материалов			
							11.10.2011	5 708,7	Израсходовано на предвыборную агитацию. Выпуск и распространение печатных материалов (листовки, плакаты, рекламные щиты и т.п.), изготовление и распространение аудиовизуальных и других информ. материалов			
							11.10.2011	2 706,4	Израсходовано на предвыборную агитацию. Выпуск и распространение печатных материалов (листовки, плакаты, рекламные щиты и т.п.), изготовление и распространение аудиовизуальных и других информ. материалов			
							13.10.2011	926,3	Израсходовано на предвыборную агитацию. Выпуск и распространение печатных материалов (листовки, плакаты, рекламные щиты и т.п.), изготовление и распространение аудиовизуальных и других информ. материалов			
							26.10.2011	10 148,6	Израсходовано на предвыборную агитацию. Выпуск и распространение печатных материалов (листовки, плакаты, рекламные щиты и т.п.), изготовление и распространение аудиовизуальных и других информ. материалов			
							27.10.2011	8 294,5	Израсходовано на предвыборную агитацию. Выпуск и распространение печатных материалов (листовки, плакаты, рекламные щиты и т.п.), изготовление и распространение аудиовизуальных и других информ. материалов			
							27.10.2011	7 990,0	Израсходовано на оплату других работ (услуг), выполненных юридическими лицами или гражданами РФ (работы и услуги, выполненные по договорам)			
							01.11.2011	2 344,7	Иные расходы, непосредственно связанные с проведением избирательной кампании			
							02.11.2011	3 111,1	Израсходовано на предвыборную агитацию. Через организации телерадиовещания			
							03.11.2011	7 500,0	Израсходовано на предвыборную агитацию. Выпуск и распространение печатных материалов (листовки, плакаты, рекламные щиты и т.п.), изготовление и распространение аудиовизуальных и других информ. материалов			
							03.11.2011	930,0	Израсходовано на предвыборную агитацию. Через организации телерадиовещания			
							08.11.2011	1 188,0	Израсходовано на предвыборную агитацию. Выпуск и распространение печатных материалов (листовки, плакаты, рекламные щиты и т.п.), изготовление и распространение аудиовизуальных и других информ. материалов			
	Итого:	164 400,0	50 000,0		0,0	0	106 953,6	82 886,5		0,0		
2.	«Политическая партия «ПАТРИОТЫ РОССИИ»				160,0	1						
	Итого:	1 910,0	0,0		160,0	1	1 416,4	0,0		0,0		
3.	«Политическая партия «Либерально-демократическая партия России»	24 500,0	Общество с ограниченной ответственностью «Кедр»				29.09.2011	38 421,6	Израсходовано на предвыборную агитацию. Выпуск и распространение печатных материалов (листовки, плакаты, рекламные щиты и т.п.), изготовление и распространение аудиовизуальных и других информ. материалов	0,1	Возврат из избирательного фонда денежных средств, поступивших в установленном порядке, гражданину	
		24 500,0	ООО «Вертикаль»				30.09.2011	5 200,0	Израсходовано на предвыборную агитацию. Выпуск и распространение печатных материалов (листовки, плакаты, рекламные щиты и т.п.), изготовление и распространение аудиовизуальных и других информ. материалов			
		24 500,0	ООО «Гифест»				30.09.2011	4 352,3	Израсходовано на предвыборную агитацию. Выпуск и распространение печатных материалов (листовки, плакаты, рекламные щиты и т.п.), изготовление и распространение аудиовизуальных и других информ. материалов			
		24 500,0	ООО ИК «ГАЛАКТИКА»				04.10.2011	4 520,2	Израсходовано на предвыборную агитацию. Выпуск и распространение печатных материалов (листовки, плакаты, рекламные щиты и т.п.), изготовление и распространение аудиовизуальных и других информ. материалов			
		24 500,0	ООО «МагСтрой»				04.10.2011	1 385,2	Израсходовано на предвыборную агитацию. Выпуск и распространение печатных материалов (листовки, плакаты, рекламные щиты и т.п.), изготовление и распространение аудиовизуальных и других информ. материалов			

		24 500,0	ООО «Металлстрой-комплекс»				10.10.2011	2 238,0	Израсходовано на оплату других работ (услуг), выполненных юридическими лицами или гражданами РФ (работы и услуги, выполненные по договорам)			
		24 500,0	ООО «МеталлЭкспо-Центр»				11.10.2011	12 012,4	Израсходовано на оплату других работ (услуг), выполненных юридическими лицами или гражданами РФ (работы и услуги, выполненные по договорам)			
		24 500,0	ООО «ОДИОН групп»				13.10.2011	4 289,3	Израсходовано на предвыборную агитацию. Выпуск и распространение печатных материалов (листовки, плакаты, рекламные щиты и т.п.), изготовление и распространение аудиовизуальных и других информ. материалов			
		24 500,0	ООО «СбытЦветМет»				13.10.2011	1 799,6	Израсходовано на предвыборную агитацию. Выпуск и распространение печатных материалов (листовки, плакаты, рекламные щиты и т.п.), изготовление и распространение аудиовизуальных и других информ. материалов			
		24 500,0	ООО «TexГорГрупп»				17.10.2011	5 346,0	Израсходовано на предвыборную агитацию. Выпуск и распространение печатных материалов (листовки, плакаты, рекламные щиты и т.п.), изготовление и распространение аудиовизуальных и других информ. материалов			
		24 500,0	ООО «УралПромСтрой»				17.10.2011	1 935,0	Израсходовано на предвыборную агитацию. Выпуск и распространение печатных материалов (листовки, плакаты, рекламные щиты и т.п.), изготовление и распространение аудиовизуальных и других информ. материалов			
		24 500,0	ООО «УралТехПром»				24.10.2011	2 415,7	Израсходовано на оплату других работ (услуг), выполненных юридическими лицами или гражданами РФ (работы и услуги, выполненные по договорам)			
		24 500,0	ООО «Уральская компания спецподготовки техники»				25.10.2011	8 350,0	Израсходовано на предвыборную агитацию. Выпуск и распространение печатных материалов (листовки, плакаты, рекламные щиты и т.п.), изготовление и распространение аудиовизуальных и других информ. материалов			
		24 500,0	ООО «Электропромрезерв»				26.10.2011	2 711,8	Израсходовано на предвыборную агитацию. Выпуск и распространение печатных материалов (листовки, плакаты, рекламные щиты и т.п.), изготовление и распространение аудиовизуальных и других информ. материалов			
							27.10.2011	6 612,9	Израсходовано на предвыборную агитацию. Выпуск и распространение печатных материалов (листовки, плакаты, рекламные щиты и т.п.), изготовление и распространение аудиовизуальных и других информ. материалов			
							02.11.2011	25 722,7	Израсходовано на предвыборную агитацию. Через организации телерадиовещания			
							02.11.2011	14 835,3	Израсходовано на предвыборную агитацию. Через организации телерадиовещания			
							02.11.2011	6 222,1	Израсходовано на предвыборную агитацию. Через организации телерадиовещания			
							02.11.2011	6 222,1	Израсходовано на предвыборную агитацию. Через организации телерадиовещания			
							03.11.2011	4 580,0	Израсходовано на предвыборную агитацию. Выпуск и распространение печатных материалов (листовки, плакаты, рекламные щиты и т.п.), изготовление и распространение аудиовизуальных и других информ. материалов			
							09.11.2011	50 813,5	Израсходовано на предвыборную агитацию. Через организации телерадиовещания			
							09.11.2011	29 976,9	Израсходовано на предвыборную агитацию. Через организации телерадиовещания			
	Итого:	473 000,1	343 000,0		0,0	0	252 471,2	239 962,6		0,1		
4.	«Всероссийская политическая партия «ПРАВОЕ ДЕЛО»				712,0	2		26.10.2011	2 100,0	Израсходовано на предвыборную агитацию. Выпуск и распространение печатных материалов (листовки, плакаты, рекламные щиты и т.п.), изготовление и распространение аудиовизуальных и других информ. материалов	315 000,0	Возврат ошибочно зачисленных средств
							02.11.2011	1 656,6	Израсходовано на предвыборную агитацию. Выпуск и распространение печатных материалов (листовки, плакаты, рекламные щиты и т.п.), изготовление и распространение аудиовизуальных и других информ. материалов	111,0	Возврат средств, превышающих установленный законом предельный размер пожертвования, гражданину	
	Итого:	350 712,0	0,0		712,0	2	5 402,7	3 756,6		315 111,0		
5.	«Политическая партия «Коммунистическая партия Российской Федерации»	8 000,0	ООО «СтройМонолит-Инжиниринг»	13 114,0	29		11.10.2011	3 509,0	Израсходовано на предвыборную агитацию. Выпуск и распространение печатных материалов (листовки, плакаты, рекламные щиты и т.п.), изготовление и распространение аудиовизуальных и других информ. материалов	30,0	Возврат средств гражданину, не указавшему в платежном документе предусмотренные законом сведения	
		6 000,0	ООО «Оникс»				11.10.2011	2 262,0	Израсходовано на предвыборную агитацию. Выпуск и распространение печатных материалов (листовки, плакаты, рекламные щиты и т.п.), изготовление и распространение аудиовизуальных и других информ. материалов	10,0	Возврат средств, превышающих установленный законом предельный размер пожертвования, гражданину	
		6 000,0	ООО «Арден»				13.10.2011	1 648,2	Израсходовано на предвыборную агитацию. Выпуск и распространение печатных материалов (листовки, плакаты, рекламные щиты и т.п.), изготовление и распространение аудиовизуальных и других информ. материалов	6,3	Перечисление денежных средств в доход бюджета	
		1 000,0	ООО Студия «Примза»				13.10.2011	982,4	Израсходовано на предвыборную агитацию. Выпуск и распространение печатных материалов (листовки, плакаты, рекламные щиты и т.п.), изготовление и распространение аудиовизуальных и других информ. материалов			
		600,0	СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫЙ ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ КООПЕРАТИВ «ХУЗАНГАЕВСКИЙ»				13.10.2011	887,5	Израсходовано на предвыборную агитацию. Выпуск и распространение печатных материалов (листовки, плакаты, рекламные щиты и т.п.), изготовление и распространение аудиовизуальных и других информ. материалов			
		500,0	Курский региональный общественный фонд «За возрождение»				14.10.2011	1 631,7	Израсходовано на предвыборную агитацию. Выпуск и распространение печатных материалов (листовки, плакаты, рекламные щиты и т.п.), изготовление и распространение аудиовизуальных и других информ. материалов			
							25.10.2011	2 102,5	Израсходовано на предвыборную агитацию. Выпуск и распространение печатных материалов (листовки, плакаты, рекламные щиты и т.п.), изготовление и распространение аудиовизуальных и других информ. материалов			
							25.10.2011	1 050,7	Израсходовано на предвыборную агитацию. Выпуск и распространение печатных материалов (листовки, плакаты, рекламные щиты и т.п.), изготовление и распространение аудиовизуальных и других информ. материалов			
							26.10.2011	963,1	Израсходовано на предвыборную агитацию. Выпуск и распространение печатных материалов (листовки, плакаты, рекламные щиты и т.п.), изготовление и распространение аудиовизуальных и других информ. материалов			
							28.10.2011	920,0	Израсходовано на предвыборную агитацию. Выпуск и распространение печатных материалов (листовки, плакаты, рекламные щиты и т.п.), изготовление и распространение аудиовизуальных и других информ. материалов			
							02.11.2011	6 222,1	Израсходовано на предвыборную агитацию. Через организации телерадиовещания			
							03.11.2011	2 700,0	Израсходовано на предвыборную агитацию. Выпуск и распространение печатных материалов (листовки, плакаты, рекламные щиты и т.п.), изготовление и распространение аудиовизуальных и других информ. материалов			
							03.11.2011	2 250,0	Израсходовано на предвыборную агитацию. Выпуск и распространение печатных материалов (листовки, плакаты, рекламные щиты и т.п.), изготовление и распространение аудиовизуальных и других информ. материалов			
							07.11.2011	2 262,0	Израсходовано на предвыборную агитацию. Выпуск и распространение печатных материалов (листовки, плакаты, рекламные щиты и т.п.), изготовление и распространение аудиовизуальных и других информ. материалов			
							08.11.2011	980,0	Израсходовано на предвыборную агитацию. Через организации телерадиовещания			
							09.11.2011	802,2	Израсходовано на предвыборную агитацию. Выпуск и распространение печатных материалов (листовки, плакаты, рекламные щиты и т.п.), изготовление и распространение аудиовизуальных и других информ. материалов			
	Итого:	89 002,7	22 100,0		13 114,0	29	79 907,0	31 173,4		46,3		

8. | КАЛЕЙДОСКОП

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

16 ноября 2011 года

www.gudok.ru

среда

www.gudok.info

№ 209 (24929)

E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

ПРОЕКТ

Инопланетяне «вернулись»

Результаты эксперимента «Марс-500» используются при создании баз на других планетах



Международный экипаж доказал реальность полёта к Красной планете

Успешно завершилась изоляция экипажа, имитировавшая полёт на Марс в течение 520 суток, о начале которой сообщал «Гудок». Шестеро испытателей из разных стран выдержали нелёгкие условия научного эксперимента.

Директор проекта, профессор, космонавт-исследователь Борис Моруков сообщил, что в ходе условной экспедиции удалось проверить возможности человека при длительной автономности и невозможности восполнения ресурсов. Впервые была смоделирована высадка на поверхность Марса. Все результаты (позитивные и негативные) могут быть применены в планировании реального космического полёта, в создании новой техники и в определении медико-технических требований к ней. Эксперимент подготовили и провели в Институте медико-биологических проблем РАН.

Прежде такой длительный срок изоляции ещё никто на себе не испытывал. Членов экипажа можно считать в определённой степени пионерами в области межпланетных исследований. Не случайно Федерация космонавтики присвоила им звания заслуженных испытателей космической техники. Результаты уникального эксперимента учёные будут анализировать ещё в течение многих месяцев.

Врач экипажа Сураб Камолов рассказал, что благодаря проекту он получил много новых знаний и приобрёл опыт, который ему пригодится в дальнейшей работе в качестве кардиохирурга. Интернациональный коллектив доказал, что можно длительный период жить в мире и согласии, находясь в ограниченном пространстве.

Исследователь Александр Смолеевский из Института военной медицины уже участвовал в экспериментах, связанных с испытаниями авиационной, космической техники, медицинского оборудования. Во время проекта «Марс-500» он познакомился с методами подготовки экипажей для полётов, которые используют в других странах. Например, исследователь Ван Юэ из Китая для снятия психологической нагрузки занимался каллиграфией и играл на гитаре. Другие члены экипажа читали книги, писали письма своим близким, занимались физическими упражнениями. Хотя учёным не удалось смоделировать все факторы, воздействующие на человека в межпланетном пространстве (микрография, ионизирующие излучения, гипомагнитная среда), эксперимент доказал главное – полёт человека на Марс в принципе возможен. Правда, по мнению экспертов, технически его можно будет реализовать не раньше 2035 года.

Андрей Стрельцов

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

300

победителей конкурса к 300-летию Михаила Ломоносова получат по 300 руб. на счета своих мобильных телефонов.

Такую необычную форму празднования юбилея великого учёного, который отмечает 19 ноября, предложил один из сайтов Интернета. Его информационный раздел содержит биографию Ломоносова, а также виртуальную библиотеку с его книгами. В виртуальном музее можно увидеть предметы быта, одежду, посуду той эпохи.

На форуме предлагают обсудить факты жизни исторической личности. По мнению организаторов, эта акция привлечёт молодую аудиторию к изучению наследия нашего великого соотечественника.

Наталия Курская

Главный редактор: Александр Репинин
Заместители главного редактора: Марина Волкова, Андрей Гурьев, Евгений Пересыпкин, Валерий Петровский (ответственный секретарь)
Выпускающие редакторы: Анна Григорьева, Марина Малошникова
Редакторы отделов: Тамара Андреева (спецвыпусков, корреспондентов), Марина Волкова (региональный, информации), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазанахетова (социальной политики и писем), Алексей Чекалкин (литературы), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Краминов (макет)
Советник главного редактора: Валентин Заплевалов [Научный редактор: Анатолий Ходоровский]
Номер ведла Марина Малошникова

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 1. Специалист из МЧС. 8. Игорный дом, куда школьников не пускают. 9. Старинное название врача в России. 12. Из него был «сделан» лоб пушкинского попа. 13. Внешняя оболочка крыла самолёта. 14. Бензиновое чрево машины. 16. Период массовой любви в рыбном царстве. 18. Кто из сказочников придумал страну лжецов? 19. Небольшой посильный вклад в общее дело. 20. Место в бане, где лежачего веником блют. 23. Кто-то гордится трудовой, а кто-то сбре-гательной. 26. Кому-либо посвящённое торжественное стихотворение. 28. Часть круга между дугой и хордой. 29. Булка, напоминающая турецкую саблю. 30. Более боевитая подруга юмора. 31. Надёжное средство, избавляющее хирургов от советов пациента во время операции. 32. Ходок по мукам.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 2. «Обертон» для дегустатора. 3. Приём решения какой-нибудь загадки. 4. Штангист его выполняет руками, а прыгун – ногами. 5. Корзина для лисичек и боровиков. 6. Посредник между сторонами при заключении сделок на биржах. 7. То, что иногда глаза колят. 10. Вид изобразительного искусства, не приветствуемый в подъездах. 11. Накмешь на кнопочку, щелчик – и загорелся огонёк. 15. Змея, погубившая египетскую царицу Клеопатру. 17. Поплавающее яство божьей коровки. 18. Его увидел грека, когда ехал через реку. 21. Фасон одежды, у которой рукава составляют одно целое с плечом. 22. Это может быть просто мошенник. 24. Воззвщенная местность. 25. Одна из составных частей птичьего яйца. 26. Месть ружья за выстрел. 27. Законный способ занятия лисой заячьей лубяной избушки.

Составил Михаил Сергеев

Телефоны отделов редакции: эксплуатации 624-69-35 | науки 624-63-14 | бизнеса (499) 262-91-44 | социальной политики и писем 624-73-50, 624-73-76 | инноваций (499) 262-92-34 | пресс-центров корреспондентов 983-08-18 | культуры и спорта 624-69-34 | иностранных (824-75-72, 262-90-52) | пресс-центров корреспондентов 983-08-18 | спортивно-биографический 624-77-79 | производственный 624-56-07, (499) 262-90-25 | бухгалтерии (499) 262-99-34 | секретариат 624-45-16 (т/ф), 983-08-18 | (499) 262-26-53, (499) 262-15-56 | Телефоны собственных корреспондентов: Калининград (4012) 58-65-82 | Кемерово (3842) 32-21-65 | Москва (499) 262-18-66 | Новосибирск (383) 48-46-74 | Новосибирск (383) 229-44-87 | Ростов-на-Дону (863) 259-55-25 | Самара (846) 303-49-97 | Санкт-Петербург (812) 457-69-45 | Саратов (8452) 41-66-64 | Хабаровск (4212) 77-80-29 | Челябинск (351) 268-41-09 | Ярославль (4852) 79-39-13. Рукописи не рецензируются и не возвращаются! При перепечатке ссылка на «Гудок» обязательна. Набрано и свёрстано в РИЦ газеты «Гудок»

Интервью

Нарушитель традиций

МИНИСТР КУЛЬТУРЫ КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ МЕЧТАЕТ ПРОЕХАТЬ ПОЕЗДОМ
до Москвы вместе с внуками

МАТЕРИАЛ СТАЛ ПОБЕДИТЕЛЕМ
КОНКУРСА ПУБЛИКАЦИЙ В ДОРОЖНЫХ ГАЗЕТАХ ЗА СЕНТЯБРЬ В НОМИНАЦИИ «ЛУЧШЕЕ ИНТЕРВЬЮ»

КОРРЕСПОНДЕНТ «КРАСНОЯРСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА» ВМЕСТЕ С МИНИСТРОМ КУЛЬТУРЫ КРАЯ ГЕННАДИЕМ РУКШЕЙ СОВЕРШИЛ ЭКСКУРС В ИСТОРИИ КРАСНОЯРСКОЙ МАГИСТРАЛИ.

– Геннадий Леонидович, в книге «Стальное звено Транссиба» в списке инженеров, внёсших большой вклад в бесперебойную работу вагонного хозяйства Красноярской дороги в 1954–1961 годах, значится Л.П.Рукиша. Это ваш родственник?

– Да, это мой папа. Я из «споколенческой» семьи, и вся моя жизнь прошла в железнодорожной среде. Дед Павел Павлович Рукиша приехал в Красноярск в 80-х годах XIX века и принимал участие в строительстве первого моста через Енисей. Он женился на моей бабушке Анфисе Васильевне Овсянниковой и в железнодорожной слободе, нынешней Николаевке, поставил большой дом с квартикой для каждого из четырёх сыновей. Этот дом до сих пор стоит.

Папа до самого последнего дня работал на дороге вагонником. Он окончил школу военных техников и трудился сначала в Иланском депо, потом в Красноярском. В 50-е годы инженеры стали направлять поднимать сельское хозяйство. И в 1956 году мы должны были уехать – отца назначали главным инженером МТС в Назаровский район. Но он сказал: «Не поеду, я ведь ничего не понимаю в сельском хозяйстве». Его понизили в должности. Потом он был заместителем начальника вагонного депо по эксплуатации, помощником начальника депо по спецперевозкам – принимал и отправлял поезда с ядерным топливом.

Мама отработала лет 40 диспетчером в пункте технического осмотра вагонного депо Красноярск. Сестра Галина всю жизнь – экономистом на вокзале, а её муж Владимир после окончания МИИТа трудился в вагонном депо Красноярск.



Свой первый спектакль Геннадий Рукиша поставил в ДК железнодорожников

– В детстве вы были как-то связаны с железнодорожными учреждениями культуры?

– Конечно. Более того, Дворец культуры железнодорожников сыграл определяющую роль в моей судьбе. Крупнее предприятия, чем дорога, на левом берегу Енисея не было.

Первый музыкальный спектакль я увидел на сцене ДК железнодорожников. Можете себе представить, каким был уровень любительского искусства в Красноярске, если в самодельности в ДК поставили оперу «Запорожец за Дунаем» Гулака-Артемовского! Мы с друзьями посещали во Дворце культуры множество кружков, спортивный зал. Гордостью была огромная библиотека с замечательным фондом и читальный залом, дорожная техническая библиотека. Была своя детская музыкальная школа.

Железная дорога стала для меня своего рода катализатором тяги к культуре. А когда я поступил в театральную студию, в ДК мне поручили вести театральный кружок. И первый свой спектакль я поставил в ДК

железнодорожников. Кстати, у меня до сих пор хранятся его программа и пригласительный билет.

– Как относились к вашему выбору профессии родители?

– Они были очень огорчены, что я нарушил семейную традицию. Множество моих дворянских братьев и сестёр работали на магистрали. Я учился в железнодорожных школах. Первый документ о своем прообразовании я получил железнодорожный – диплом слесаря третьего разряда по ремонту электровоза. Ведя в 60-х годах в старших классах однодневки, я в неделю мы ходили осваивать рабочие профессии. В то время на магистрали стали приходить первые французские электровозы. Мы с одноклассниками в цехах осваивали визуально раздвинуть стены перронного храма.

Начиная со второго курса четыре лета я отработал вместе с другом в студенческом отряде проводником пассажирских вагонов (в том числе на только что созданном фирменном поезде «Енисей») на маршрутках от Красноярска до Киева, Симферополя и Адлера. Мой отец работал тогда заместителем на-

чальника вагонного депо и поставил условие работать так, чтобы не было замечаний ни от кого – от пассажиров до начальника поезда. Это дало мне большую жизненную практику выстраивания отношений с людьми.

Я, кстати, всё время сомневался, правильно ли поступил, что пошёл по стопам отца. Когда я перешёл работать в театр, в семье это было воспринято очень плохо. А когда меня назначили начальником управления культуры, я сказал: «Папа, наверное, уже нужно относиться к моему выбору по-другому». Он мне ответил: «Подумашь, управление культуры! Если бы ты возглавил управление дороги, тогда я бы гордился».

– В этом году День железнодорожника впервые отмечался в обновлённом концептном зале...

– Прошлым летом на Дне железнодорожника в Иланском мы с начальником дороги Владимиром Рейнгардтом обсуждали вопрос, чтобы место проведения праздника каждый год менялось и в нём принимали участие творческие коллективы края. Без дороги, без её помощи в очень многих вопросах сегодня культуре трудно жить. Дорога меня как министра, деятеля культуры поддерживает, и я очень признателен ей. В том числе за уникальный, удивительный проект, реализованный совместно два года назад. Это приезд в Красноярск Большого театра под руководством народного артиста Советского Союза Владимира Васильева. В то время случилась авария на Саяно-Шушенской ГЭС. И коллектив артистов, выступив в Красноярске, выразил желание дать концерты для гидростроителей и для железнодорожников в Абакане. Начальник дороги пошёл навстречу, был создан специальный маршрут, и артисты смогли поддержать местных жителей.

– А сами часто ли сегодня ездите по железной дороге?

– На близкие расстояния стараюсь добираться поездом, ведь тогда есть возможность отдохнуть в вагоне под морозный стук колёс. Но чаще по работе приходится пользоваться самолётом. Есть одна мечта, и об этом меня просят внуки – совершил на поезде путешествие из Красноярска в Москву.

Беседовала Надежда Морозова

ИКОНОПИСЬ

Византийская классика на вокзале

ПЕРРОННЫЙ ХРАМ СТАНЕТ УНИКАЛЬНЫМ ПРОИЗВЕДЕНИЕМ ИСКУССТВА

В НОЯБРЕ ПОСЛЕ ОСВЯЩЕНИЯ
ФРЕСОК НАСТЕННОЙ РОСПИСИ
ХРАМА НА ВОКЗАЛЕ ЧЕЛЯБИНСКА
ГЛАВНЫЙ ПАССАЖИРЫ И ПРИХОЖАНИЕ УВИДЯТ ЕГО В НОВОМ
ОБЛИКЕ.

Этот храм уникален уже тем, что стоит всего в пяти метрах от железнодорожного полотна. На фоне модернового здания вокзала хрупкой игрушкой кажется маленькая белоснежная церковь площадью всего-то 120 кв. м и высотой 23 м, построенная в стиле русской культуры XIV века. Пассажиры, подъезжающие к Челябинску, восхищаются красотой храма, удачно вписанного в железнодорожный пейзаж.

Иконопись, писавшаяся в 2008 году, настолько

хороша, сусальное», – рассказывает настоятель храма протоиерей Борис Кривоногов.

А ещё был разбит сквер с фонтаном. И все дороги сквера теперь ведут к храму. Красиво и символично.

Полтора года шла роспись стен. На перроне стояла огромная палатка, в которой велась церковная служба. Сам же храм был отдан в руки художников. Стиль росписи был определён ещё до разработки проекта – византийский ренессанс. «В XIII и XIV веках был золотой век настенной росписи. По красоте ей не было равных», – подчёркивает Борис Кривоногов.

Роспись, как и иконостас, выполнялась мастерами Троице-

Сергиевой лавры. Как отмечает один из иконописцев Глеб Мамонов, использовались самые современные материалы для реставрационных работ, которые могут простоять выше полутора веков. Тонкие и строгие линии святых, картины из истории спасения рода человеческого, канонические орнаменты позволили визуально раздвинуть стены перронного храма.

Храм