

2. | РАЗВИТИЕ

В ликвидации последнего однопутного участка Транссиба должно помочь государство

19 октября 2011 года [www.GUDOK.RU](http://www.gudok.ru)
среда [www.GUDOK.INFO](http://www.gudok.info)
№ 190 (24910) E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

4. | ГРУЗОВАЯ БАЗА

Тарифы на перевозки угля по железной дороге с начала следующего года могут вырасти более чем на 6%



5. | СОТРУДНИЧЕСТВО

Правила сертификации и технического регулирования в странах-членах нуждаются в стандартизации

8. | История

Прототип трамвая проходил испытания в окрестностях Петербурга на путях станции Сестрорецк

| От редакции

Огород среди поля

В некоторых центральных дирекциях компаний обсуждают вопрос создания собственных профсоюзных первичек. С одной стороны, логика в этом есть: у дирекций своя зона ответственности, так что можно самостоятельно решать и вопросы взаимодействия с коллективом. С другой стороны, дирекции остаются в структуре компании, живут по общему коллективному договору, и интересы работников защищает единая первичка ОАО «РЖД», организованная по территориальному принципу. Конечно, в зависимости от специфики работы в каждом филиале могут возникнуть нетипичные проблемы. Но чтобы их решать, на уровне каждой дирекции созданы советы председателей профорганизаций структурных подразделений, потому создание ещё и собственной первички – это попытка городить огород и плодить профсоюзную бюрократию.

Примером для инициаторов дробления, видимо, служит Федеральная пассажирская компания. В бытность её дирекцией здесь создали первичную профорганизацию. Однако стоит напомнить, что на тот момент уже было решение о реформировании пассажирского комплекса и выделении его в «дочку». Поэтому при реорганизации в ФПК не только были готовы профсоюзные органы и определён свой лидер, но и имелся проект колдоговора. Так что данный случай скорее исключение, чем оптимальный подход. Тем более что по горячим следам Роспотребнадзор пересмотрел свою организационную структуру с учётом реформы и предусмотрел создание советов председателей, назначение уполномоченных профсоюза. Практика уже доказала действенность такого варианта.

Быть может, предложение дирекций проработано заботой о своих коллективах? Но ведь очевидно, что со своей профсоюзной организацией, особенно если её возглавляет не освобождённый от основной работы лидер, работодателю решать социальные вопросы проще, чем с независимым от дирекции профкомом.

Реформа неотвратимо движет компанию к выделению различных видов деятельности в отдельные структуры. Но даже по отношению к ДЗО руководство компании пытается сохранить единую идеологию, принципы работы. Россыль «дочек» связывают созданное объединение работодателей «Желдортранс», профсоюз, общие социальные программы и стандарты. Для всего холдинга важно, чтобы работники выделяющихся предприятий не теряли связь и ощущали свою причастность к такой масштабной части их жизни, как российские железные дороги. И, думается, любые инициативы должны разрабатываться в соответствии с этим критерием.

ЦИФРА ДНЯ

72451

СРЕДНЕЙ ПЕРЕВОД НА СЕТИ РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ОБОРУДОВАН УСТРОЙСТВАМИ ПНЕВМООБДУВКИ.

Блиц

Организовали маршруты

НА ТЫСЯЧУ ВАГОНОВ В СУТКИ ВОЗРОСЛА ПОГРУЗКА КУЗБАССКОГО УГЛЯ



ФОТО: АНТОНИЙ ВОЛДЫРЬ

А до конца октября при ежесуточной погрузке 545 тыс. тонн планируем вывезти порядка 7 млн тонн угля.

– Как решается вопрос с собственниками вагонов?

– В соответствии с достигнутой договорённостью между ЗСЖД, грузоотправителями, погрузочно-транспортными управлениями и частными операторами в ближайшее время намечено сократить количество перевозчиков, работающих в пределах одной станции, до трёх-четырёх.

– Согласно новым положениям, разработанным в Минтрансе, теперь для тех, кто обращается за лицензиями, не обязательно приносить документы, которые выдаются другими государственными ведомствами,

ложenia поработать по такой схеме получили Вторая грузовая компания, «СибУглеМет-Транс», «Ю-Транс» и СУЭК.

– Что затрудняет решение проблемы?

– Нежелание собственников нести дополнительные затраты по формированию маршрутов, а также их занятие сферой высокодоходных перевозок.

– Сколько понадобится времени, чтобы вывезти весь уголь со складов кузбасских шахт и разрезов?

– Сейчас трудно прогнозировать. Всё будет зависеть от того, насколько активно частные операторы будут работать в условиях вышеупомянутой технологии.

И от того, как скоро примут новые нормативные документы, регулирующие отношения всех участников перевозочного процесса.

БЕСЕДОВАЛ Анатолий Болдырев

– Евгений Леонидович, сколько угля вывезено из Кузбасса в последние дни?

– С 12 по 17 октября мы погрузили 47,5 тыс. полувагонов. Это 3,3 млн тонн топлива. Ежесуточно отгружали по 7917 вагонов, хотя ещё две недели назад грузили не более 7 тыс.

Евгений Гулякин, начальник Кузбасского агентства фирменного транспортного обслуживания ЗСЖД

– Евгений Леонидович, сколько угля вывезено из Кузбасса в последние дни?

– С 12 по 17 октября мы погрузили 47,5 тыс. полувагонов. Это 3,3 млн тонн топлива. Ежесуточно отгружали по 7917 вагонов, хотя ещё две недели назад грузили не более 7 тыс.

– Сколько угля вывезено из Кузбасса в последние дни?

– С 12 по 17 октября мы погрузили 47,5 тыс. полувагонов. Это 3,3 млн тонн топлива. Ежесуточно отгружали по 7917 вагонов, хотя ещё две недели назад грузили не более 7 тыс.

ЗАКОН

Упростили процесс

ОТМЕНУ ЛИЦЕНЗИРОВАНИЯ НЕ ЗАМЕНИЛИ НА АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ МЕХАНИЗМЫ КОНТРОЛЯ



ФОТО: СЕРГЕЙ РОДИН

Сокращение видов железнодорожной деятельности, подпадающих под обязательное лицензирование, несёт угрозу безопасности железнодорожного движения, считают в ОАО «РЖД».

В ноябре этого года вступает в действие федеральный закон «О лицензировании отдельных видов деятельности». Вместо пяти видов деятельности на железнодорожном транспорте, которые требовали обязательного лицензирования, теперь остаётся только три. Не нужно будет получать специальные разрешения для перевозок грузобагажа и транспортировки грузов без заключения договора перевозки.

Министерство транспорта разработало положения о лицензировании для оставшихся трёх видов деятельности: перевозки пассажиров, перевозки опасных грузов и на проведение погрузочно-разгрузочных работ с опасными грузами.

«Согласно новым положениям, разработанным в Минтрансе, теперь для тех, кто обращается за лицензиями, не обязательно приносить документы, которые выдаются

Упрощение лицензирования не коснулось лишь пассажирских перевозок

так как их обязано затребовать там само министерство», – сообщила «Гудок» эксперт отдела правового регулирования эксплуатационной безопасности и технической политики Министерства транспорта Залина Катасонова. «Это сокращает бюрократические процедуры для бизнеса. И, кроме того, лицензии становятся беспрочными, что избавляет компании от необходимости продлевать их каждые пять лет», – добавила она.

Однако, как замечает заместитель руководителя правового департамента ОАО «РЖД» Кирилл Соколов, проблема кроется не в самих постановлениях, а в том, что из-за отмены лицензирования ослабляется контроль за безопасностью на железнодорожном транспорте. «Когда обсуждался новый закон о лицензировании, мы обращались во все инстанции, однако нас не слышали, – говорит Кирилл Соколов. – Теперь закон принят, и его остаётся лишь исполнять».

«По новому закону осталось лицензировать перевозки опасных грузов, в то время как сам процесс перевозки является

главной опасностью, а категория груза – это просто дополнительное условие», – утверждает главный специалист отдела сертификации и лицензирования департамента технической политики ОАО «РЖД» Евгений Полях.

По мнению эксперта, в железнодорожной сфере пока не заработали механизмы саморегулирования, которые, например, уже есть в строительной отрасли. Там система лицензирования заменила на допуски к рынку, которые осуществляются профильными саморегулирующими организациями. На железнодорожном транспорте предполагается ввести страхование ответственности, но пока этот механизм ещё не наложен.

Пока Министерство транспорта лишь вышло с инициативой, которую уже поддержало Минэкономразвития, чтобы для компаний был значительно увеличен размер штрафа за работу без лицензий. Для юридических лиц размер штрафа возрастёт в десять раз: с 40 до 400 тыс. руб.

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Полететь как хочешь больше не получится

Депутаты Госдумы ввели уголовную ответственность за нарушение правил использования воздушного пространства. Сегодня по действующему законодательству за это предусмотрена административная ответственность в виде штрафов. Теперь за нарушение правил можно получить тюремный срок до 5 лет с профессиональной дисквалификацией до трёх лет, если по неосторожности был нанесён вред здоровью или последовала смерть человека. Если погибли более двух людей, то срок лишения свободы может быть увеличен до 7 лет. В пояснительной записке отмечается, что в последнее время наблюдается увеличение нарушений правил использования воздушного пространства, что в большинстве случаев допускается владельцами частных самолётов.

Другой поворот

Украина может стать членом Таможенного союза, если Европейский союз откажется от дальнейшей интеграции с Киевом. Вице-премьер Украины Сергей Тигипко заявил, что в последнее время государство подверглось резкой критике со стороны международного сообщества и ответить на неё украинская власть предполагает реформами налогового, таможенного и трудового законодательства. «Но если от Европейского союза прозвучат чёткие сигналы «нет», то вероятность переориентации на Таможенный союз большая. Люди, которые сегодня хотят видеть Украину в Таможенном союзе, могут получить серьёзный аргумент, что нужно двигаться в его сторону», – подчеркнул вице-премьер.

Под защитой

Депутат Михаил Гришанков на обсуждении законопроекта об упрощённом порядке финансового обеспечения мер безопасности в отношении участников уголовного судопроизводства заявил, что этот проект необходимо популяризовать среди населения. «Граждане страны должны знать, что государство их защищает, надо проводить социальную рекламу данного закона», – отметил депутат. Его содокладчик, замминистра внутренних дел Сергей Булавин, сообщил, что в настороже время программа госзащиты действует в отношении 1754 человек.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

СЕЛЕКТОР

С особой ответственностью

ПРЕДСТОЯЩЕЙ ЗИМОЙ НЕ ИСКЛЮЧЕНЫ ЭКСТРЕМАЛЬНЫЕ ПОГОДНЫЕ УСЛОВИЯ

Подготовка к зиме железных дорог и структурных подразделений отрасли вступила в завершающий этап.

Об этом шла речь на вчерашнем селекторном совещании, которое провёл первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Морозов.

Согласно прогнозам, для предстоящей зимы будут характерны сложные погодные явления. В частности, ожидается, что снега выпадет выше нормы на 50–70%. Наиболее неблагоприятная ситуация ожидается на Дальневосточной, Красноярской, Октябрьской, Северной, Московской железных дорогах. При этом ввиду потепления климата в последние годы с большой долей вероятности можно предполагать увеличение снежных осадков в виде мокрого снега и снега с дождём. И надо быть готовым к возникновению гололёда, намерзанию и налипанию мокрого снега на



бот. Разворот общего плана работ по состоянию на 15 октября составил 8466 км пути, или 78% годового плана. Для выполнения в полном объёме календарного графика требуется отремонтировать всеми видами ремонта 1167 км пути и сдать в эксплуатацию 1958 км.

Также очень важно, чтобы начальники дистанций пути совместно с начальниками станций ответственно дошли до разработки оперативного плана по снегоборьбе, технологии уборки снега, их увязке с единым технологическим процессом работы станции.

Подводя итоги, первый вице-президент особо подчеркнул, что сегодня, когда происходят масштабные преобразования в системе управления ОАО «РЖД», не должно быть места каким бы то ни было проявлениям упрощенчества, непонимания, забывчивости.

Олег Сергеенко

Крайне важно выполнить календарный график ремонта пути

стрелочные переводы и другие обустройства. Не исключено и повторение ледяного дождя. В то же время в январе и в первой половине февраля ожидается резкое снижение температуры.

Вадим Морозов призвал очень серьёзно отнестись к этому дол-

2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

19 октября 2011 года

среда

№ 190 (24910)

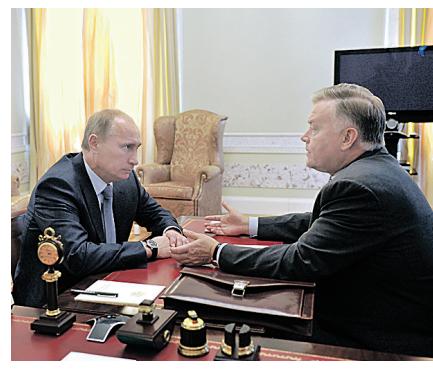
WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

Власть

Право на тариф



Вчера председатель правительства Владимир Путин в Санкт-Петербурге встретился с главой ОАО «РЖД» Владимиром Якунином. Глава компании рассказал о выполнении поручений премьера.

«В ближайшее время будет разработана система, и вы получите право сами регулировать этот тариф в определённом экономически обоснованном коридоре», – сказал Владимир Путин, говоря о тарифе для инвентарного парка. Он также пообещал, что соответствующий документ будет выпущен в течение месяца. Владимир Якунин, отчитываясь о выполнении поручения, рассказал, что побывал в Красноярске, где на представительном совещании был рассмотрен вопрос о перевозках сельскохозяйственных грузов.

«Рассмотрели весь комплекс вопросов, – сказал Владимир Якунин. – Докладываю: информация о критической ситуации с вывозом сельхозпродукции не только в Красноярской области, но и в сибирских регионах подтверждения не получила».

Он также рассказал, что проблема с погрузкой энергетических углей существует во многих местах и для её решения, в частности, договорились создать «координационный совет в регионах на всём полигоне железных дорог, в который входят представители регионов, представители грузовладельцев, то есть потребители услуги. При необходимости привлекаются (как, например, в Кемерове) и крупные владельцы подвижного состава. Согласовываем планы, договариваемся о том, чтобы ограничить приход на подъездные пути соответствующих, например угольных, предприятий, частных вагонов малых владельцев, для того чтобы просто не создать пробку», – сказал Владимир Якунин и при этом отметил, что ситуация всё ещё требует контроля и компания этот контроль осуществляет.

В заключение беседы Владимир Путин обратил внимание Владимира Якунина на то, что с железной дорогой должно быть комфортно работать всем участникам рынка и попросил на эту сторону проблемы посмотреть повнимательнее.

Соб. инф.

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Футбол прибавит скорости

Украина намерена развивать железнодорожное сообщение с Россией. Об этом заявил министр инфраструктуры Украины Борис Колесников.

По его словам, после чемпионата мира по футболу Евро-2012 откроется новое скоростное железнодорожное сообщение. Из Донецка пассажиры смогут добраться до Москвы всего за 8,5 часа. «Поезд будет прибывать на Ленинградский вокзал российской столицы. Кроме того, из Москвы он будет отправляться в Санкт-Петербург, Хельсинки и по всей России», – отметил министр. Стоимость проезда на этом поезде будет ниже, чем в самолёте.

Преграда террористам

До конца нынешнего года Дирекция железнодорожных вокзалов оснастит 29 вокзальных комплексов современными средствами досмотра пассажиров. Стационарные металлоискатели, а также пункты контроля и досмотра пассажиров и багажа появятся на вокзалах Московской, Северо-Западной, Горьковской, Приволжской и Северо-Кавказской региональных дирекций. Среди запланированного к установке оборудования рентгеновские установки, аппаратура радиационного контроля и по обнаружению ВВ, взрывозащитные контейнеры.

Расплата за сход

Завершено расследование уголовного дела в отношении директора ООО «Восточный путь», обвиняемого в нарушении правил эксплуатации железнодорожного транспорта. Директор предстанет перед судом. Как установлено следствием, в 2009 году «Восточному пути» были переданы в аренду подъездные пути необщего пользования протяжённостью 50 км на участке Победино – Первомайск в Смирновском районе Сахалинской области. Директор организации не обеспечил поддержание пути в пригодном состоянии и своевременно не принял мер к закрытию движения. В результате 31 мая нынешнего года опрокинулись три цистерны с мазутом и дизтопливом.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Развитие

В обе стороны

В ЛИКВИДАЦИИ ПОСЛЕДНЕГО ОДНОПУТНОГО УЧАСТКА ТРАНССИБА ДОЛЖНО ПОМОЧЬ ГОСУДАРСТВО



КРАСНОЯРСКАЯ МАГИСТРАЛЬ ОБРАТИЛАСЬ В КРАЕВОЙ МИНТРАНС С ПРОСЬБОЙ ВКЛЮЧИТЬ В ОБЩУЮ ПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РФ ФИНАНСИРОВАНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ВТОРЫХ ПУТЕЙ НА МОСТУ ЧЕРЕЗ ЕНИСЕЙ.

Красноярский мост «777», или «Мост совмещённый» (здесь проходит и автомобильная и железнодорожная дороги), – одна из главных транспортных артерий, пропускающих грузы на Дальний Восток.

– И вместе с тем это «барьер». Мост – единственное однопутное место на главном ходу Транссиба, – отметил первый заместитель начальника службы техполитики КрЖД Сергей Тимофеев.

В 1983 году, когда мост сдавали в эксплуатацию, планировали сделать ещё один путь. Были даже сооружены опоры. Но небольшой объём грузопотока заморозил строительство.

Сейчас необходимость вторых путей очевидна. Мост не

справляется с грузопотоком. Ведь начиная с 2005 года интенсивность движения увеличилась здесь с 41 пары поездов в сутки до 61.

– Движение по нему невозможно без остановок поездов для пропуска составов встречного направления, – говорит Сергей Тимофеев. – А это финансовые потери как для грузоотправителей, так и для магистрали. К примеру, среднесуточное суммарное время стоянок поездов при регулировке движения – более полутора часов. Прямые потери от нерационального использования рабочего времени локомотивных бригад и неэффективного потребления энергии – более 1 млн руб. в год.

Кроме того, через мост идёт обьездной маршрут, по которому следуют товары внешней торговли для предприятий, находящихся за пределами края, а также транзитные грузы. Он был специально разработан для

того, чтобы вынести транзит за пределы города.

– Однако когда интенсивность перевозок достигнет 75 пар поездов в сутки – а это прогнозируется к 2015 году, – часть поездопотока придётся снова пропускать через Красноярск, где сейчас перемещаются грузы лишь местных предприятий, – говорит Сергей Тимофеев.

Ещё один важный момент: строительство второго пути позволит не только оптимизировать грузовое движение, но и развить маршруты внутригородских электропоездов, пусть их с интервалом 10–15 минут, что существенно разгрузит город.

На достройку вторых путей моста необходимо 2 млрд руб. По словам начальника КрЖД Владимира Рейнгарда, железнодорожникам в одиничку справиться с этим проектом не под силу.

Олеся Мизинко,
соб. корр. «Гудка»
КРАСНОЯРСК

Красноярск

Внедрение

Модернизируют по уму

САМАРСКИЙ ВОКЗАЛ СТАНЕТ КОМФОРТНЕЕ



На Куйбышевской дороге начали модернизацию инженерных систем и сооружений Самарского вокзала.

Хотя вокзал и относительно новый (он построился в 1999–2001 годах), модернизации требует концепция «Умный железнодорожный вокзал», утверждённая ОАО «РЖД» в этом году.

Как рассказал директор института са-марского института «Желдорпроект Поволжья» Владимир Мохонько, системы управления вокзалом модернизируют и увязают с комплексной системой безопасности. Это включает в себя управление информресурсами, системами кондиционирования, вентиляции, телемониторингом и оповещениями. Кроме того, на платформах установят светодиодное освещение, которое сможет регулировать диспетчер.

Для инвалидов на вокзale и платформах появятся дополнительные устройства на-

«Начинка» вокзального комплекса станет более современной

визации, увязанные с графиком движения поездов и работой вокзальных служб – новые выходы на платформы, пандусы, тактильные полосы и системы оповещения на случай чрезвычайной ситуации. А для сотрудников на рабочих местах установят новые средства коммуникации и связи.

Сейчас обследуются здания и сооружения, инженерные системы. «Работа вокзала не будет прерываться на весь период модернизации», – отметил Владимир Мохонько. А начальник вокзала Владимир Буянин заявил, что на период строительства будет разработана временная технология обслуживания пассажиров, гарантирующая комфорт и безопасность.

Дмитрий Попов,
соб. корр. «Гудка»
САМАРА

Самара

Внедрение

Разноцветное хранилище

РАБОТУ СКЛАДА УЛУЧШИЛИ И УДЕШЕВИЛИ С ПОМОЩЬЮ ЯРКИХ КРАСОК

ВНЕДРЁННАЯ В НАЧАЛЕ ОСЕНИ НА МАТЕРИАЛЬНОМ СКЛАДЕ СТАНЦИИ АГРЫЗ ГЖД ПРОГРАММА БЕРЕЖЛИВОГО ПРОИЗВОДСТВА НАЧАЛА ПРИНОСИТЬ ДОХОДЫ.

«Резервов экономии на складах очень много, – считает начальник Нижегородской дирекции материально-технического обеспечения «Росжелдорснаба» Алексей Богатырёв. – Там не должен подолгу храниться инвентарь: получили железнодорожники инструмент, спецодежду, комплектующие – и быстрей в дело, чтобы не залеживался. Кроме того, на складе должен быть такой порядок, чтобы в течение нескольких минут найти и отпустить всё, что необходимо. Такой подход экономит время, обеспечивает взаимозаменяемость работников, а также берегет горючее для автопогрузчика».

Всего несколько дней ушло на образцовую организацию работы материального склада на станции Агрэз, обслуживающую Ижевский регион Горьковской магистрали. При этом средств требуется было меньше, чем для косметического ремонта. А орудием наведения порядка стали... яркие краски.

«Мы получили от руководства задание тщательно продумать,

как рационально расположить хранящиеся на складе объекты и визуализировать их», – рассказывает главный инженер Ижевского отдела дирекции Ильнур Исхаков.

С помощью условного цвета решили сделать их заметными издалека. Например, места хранения спецодежды помечены красным, а химических реактивов и красок – жёлтым.

«Помещение, где хранятся разные виды спецодежды, обозначено на плане при входе, на

Места хранения спецодежды помечены красным, а химических реактивов и красок – жёлтым

полках крупные номера размечены, – объясняет кладовщица Рания Ковезина. – Всего за две минуты всё, что затребовали, будет у вас в руках! Даже если заведующий складом в отпуске, замещающий его сотрудник так же быстро найдёт всё необходимое. Кроме того, мы сделали здесь примерочную для подбора спецодежды по размеру».

Новая система продемонстрировала свои преимущества. Причём ещё до того, как начала действовать.

Страли, где произошли подобные перемены. До него порядок навели в Кирове, Арзамасе и Юдине. В результате эксплуатация обновлённых складов подешевела на 25–35%. Почти на треть ускорился товарооборот. Там, где хранятся крупногабаритные тяжёлые предметы, теперь на 10% меньше средств тратится на использование автопогрузчика. При этом на 35–40% выросла производительность труда.

Николай Морохин
Агрэз

ДЕЛОВАЯ СРЕДА

Соглашение

Наши партнёры

FESCO ОРГАНИЗОВАЛА СП ПО ПЕРЕВАЛКЕ АВТОМОБИЛЕЙ



FESCO СОВМЕСТНО С НЕМЕЦКИМИ ПАРТНЁРАМИ СТАНЕТ КОНКУРИРОВАТЬ НА РЫНКЕ АВТОМОБИЛЬНОЙ ЛОГИСТИКИ

ТРАНСПОРТНАЯ ГРУППА FESCO СОЗДАЛА СОВМЕСТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ С НЕМЕЦКОЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ КОМПАНИЕЙ BLG LOGISTICS ПО ПЕРЕВОЗКЕ АВТОМОБИЛЕЙ.

На начальном этапе совместного бизнеса стороны инвестируют в проект 10 млн евро. Доли партнёров будут распределены по паритетному принципу. Новая структура включает в себя бизнес по перевалке автомобилей в сотрудничестве с Морским портом Санкт-Петербурга с общей площадью терминала 95 тыс. кв. м и ожидаемым объёмом перевалки 60 тыс. автомобилей в 2011 году, а также парк тягачей-автовозов в количестве 31 единицы. Соглашение акционеров было подписано президентом и председателем правления ООО «Транспортная группа ФЕСКО» Сергеем Генераловым и председателем правления BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG. Детхольд Аденом.

Сергей Генералов сообщил «Гудку», что российский рынок легковых автомобилей, по мнению экспертов, будет демонстрировать средний ежегодный рост порядка 15% и вскоре по числу проданных автомобилей сможет стать самым большим рынком в Европе.

«Я уверен, что наши совместные усилия с BLG LOGISTICS позволят нам предложить клиентам привлекательный пакет услуг в сфере автомобильной логистики», – заявил он. – Наш план – в горизонте ближайших пяти лет превратить совместное предприятие в одного из лидеров на этом рынке в России, объединяющем сервис по морской перевозке, перевалке в портах Дальнего Востока и европейской части страны, железнодорожную и автомобильную доставку как импортных автомобилей, так и автомобилей местной сборки».

Детхольд Аден отметил, что причиной выбора российского партнёра для возглавляемой им компании стали знания группой FESCO местного рынка, портфель активов и сервисов на всей территории России.

Леонид Григорьев

Аукцион

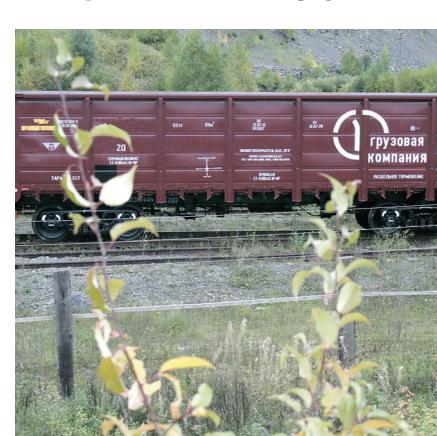
Претенденты в сборе

ТОРГИ ПО ПРОДАЖЕ АКЦИЙ ПГК НАЗНАЧЕНЫ НА 28 ОКТЯБРЯ

СФОРМИРОВАН ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ СПИСОК УЧАСТНИКОВ АУКЦИОНА ПО ПОКУПКЕ ПАКЕТА АКЦИЙ ОАО «ПГК».

Задаток для участия в аукционе по покупке 75% минус две акции ОАО «Первая грузовая компания» в размере 5 млрд руб. внесли три участника: ООО «Трансойл», ОАО «Независимая транспортная компания» (входит в UCL Holding Владимира Лисина) и ЗАО «Нефтетранссервис». По требованиям аукциона, проводимого Транскредитбанком, к борьбе за долю в ПГК допущены зарегистрированные в России компании, прибыльные в 2009 и 2010 годах и имеющие в собственности или в управлении как минимум 15 тыс. вагонов и опыт работы в отрасли не меньше полугода. Первый шаг аукциона составит 125 млн руб., последующие – 500 млн руб. Торги состоятся 28 октября.

Напомним, ранее Федеральная антимонопольная служба удовлетворила ходатайства шести претендентов на покупку ПГК: «Трансойла», Новой транспортной компании, подконтрольных группе Globaltrans «Севтехнотранса» и Новой перевозочной компании, «Нефтетранссервиса» и аффилированного с ней промышленно-транспортного предприятия «Сковородино». Однако в преддверии аукциона Globaltrans счёл слишком рискованным значительный рост кредитной нагрузки, необходимый для финансирования данной сделки, на фоне сложившейся сегодня ситуации на финансовых рынках и отказался от участия в аукционе. Руководство ЗАО «Нефтетранссервис» обдумывало обоснованность покупки ПГК в текущих рыночных условиях. «Вопрос о привлечении средств уже в существенной степени пропра-



ботан, но мы не уверены, что сделка имеет смысл с учётом существующих финансовых и в целом макроэкономических рисков», – сообщал тогда член совета директоров ЗАО «Нефтетранссервис» Алексей Лихтенфельд. Теперь компания приняла положительное решение.

«Внесение задатка и подача заявки – важные этапы подготовки к проведению аукциона. В настоящее время компания завершает оценку возможной структуры и условий финансирования сделки с привлечением российских и международных финансовых институтов», – сообщает генеральный директор ОАО «Трансойл» Андрей Гомон.

Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин ранее отмечал, что считает не самым разумным шагом продажу акций ПГК и «ТрансоКонтейнера» в текущих рыночных условиях. Однако принятые решения глава РЖД назвал «нормативом», который он обязан выполнить «с максимальным успехом для интересов компании и государства». По мнению Владимира Якунина, переход ПГК в частную

собственность может осложнить ситуацию с перевозкой грузов, поскольку управление полуавтоматами ПГК и Второй грузовой компании (ВГК) передадут в руки РЖД. Однако он выразил надежду, что с будущим владельцем ПГК ОАО «РЖД» сможет договориться об условиях эксплуатации вагонов.

По мнению директора по управлению активами фондов прямых инвестиций УК «РВМ Капитал» Евгения Алексеева, действительно, текущая ситуация на рынке может вызвать опасения и ряд аналитиков пророчит очередную «просадку» рынка в ближайшем будущем. «Однако, несмотря на опасения, необходимо реализовывать намеченные ранее шаги по структурной реформе в отрасли и выполнять принятые правительством решения. К тому же наличие трёх претендентов демонстрирует заинтересованность участников рынка в этом активе и объективно работает на увеличение стартовой цены аукциона, определённой ранее, при благоприятной рыночной конъюнктуре. Поэтому РЖД точно не останутся внакладе», – отмечает эксперт.

В преддверии торгов участники рынка пытаются угадать явного фаворита грядущего аукциона, назначенному на 28 октября. Как отмечает Евгений Алексеев, фаворита однозначно могут определить только результаты аукциона. «До этого момента любые предложения будут безосновательны. По моему мнению, любая из трёх компаний имеет соответствующий потенциал и может в конечном итоге стать победителем аукциона, что обеспечит ей лидерство на рынке», – считает аналитик.

Наталия Решетняк
Татьяна Максимова

«самым разумным шагом продажу акций ПГК и «ТрансоКонтейнера» в текущих рыночных условиях. Однако принятые решения глава РЖД назвал «нормативом», который он обязан выполнить «с максимальным успехом для интересов компании и государства». По мнению Владимира Якунина, переход ПГК в частную

собственность может осложнить ситуацию с перевозкой грузов, поскольку управление полуавтоматами ПГК и Второй грузовой компанией (ВГК) передадут в руки РЖД. Однако он выразил надежду, что с будущим владельцем ПГК ОАО «РЖД» сможет договориться об условиях эксплуатации вагонов.

По мнению директора по управлению активами фондов прямых инвестиций УК «РВМ Капитал» Евгения Алексеева, действительно, текущая ситуация на рынке может вызвать опасения и ряд аналитиков пророчит очередную «просадку» рынка в ближайшем будущем. «Однако, несмотря на опасения, необходимо реализовывать намеченные ранее

шаги по структурной реформе в отрасли и выполнять принятые правительством решения. К тому же наличие трёх претендентов демонстрирует заинтересованность участников рынка в этом активе и объективно работает на увеличение стартовой цены аукциона, определённой ранее, при благоприятной рыночной конъюнктуре. Поэтому РЖД точно не останутся внакладе», – отмечает эксперт.

В преддверии торгов участники рынка пытаются угадать явного фаворита грядущего аукциона, назначенному на 28 октября. Как отмечает Евгений Алексеев, фаворита однозначно могут определить только результаты аукциона. «До этого момента любые предложения будут безосновательны. По моему

мнению, любая из трёх компаний имеет соответствующий потенциал и может в конечном итоге стать победителем аукциона, что обеспечит ей лидерство на рынке», – считает аналитик.

Наталия Решетняк
Татьяна Максимова

«самым разумным шагом продажу акций ПГК и «ТрансоКонтейнера» в текущих рыночных условиях. Однако принятые решения глава РЖД назвал «нормативом», который он обязан выполнить «с максимальным успехом для интересов компании и государства». По мнению Владимира Якунина, переход ПГК в частную

собственность может осложнить ситуацию с перевозкой грузов, поскольку управление полуавтоматами ПГК и Второй грузовой компанией (ВГК) передадут в руки РЖД. Однако он выразил надежду, что с будущим владельцем ПГК ОАО «РЖД» сможет договориться об условиях эксплуатации вагонов.

«самым разумным шагом продажу акций ПГК и «ТрансоКонтейнера» в текущих рыночных условиях. Однако принятые решения глава РЖД назвал «нормативом», который он обязан выполнить «с максимальным успехом для интересов компании и государства». По мнению Владимира Якунина, переход ПГК в частную

собственность может осложнить ситуацию с перевозкой грузов, поскольку управление полуавтоматами ПГК и Второй грузовой компанией (ВГК) передадут в руки РЖД. Однако он выразил надежду, что с будущим владельцем ПГК ОАО «РЖД» сможет договориться об условиях эксплуатации вагонов.

«самым разумным шагом продажу акций ПГК и «ТрансоКонтейнера» в текущих рыночных условиях. Однако принятые решения глава РЖД назвал «нормативом», который он обязан выполнить «с максимальным успехом для интересов компании и государства». По мнению Владимира Якунина, переход ПГК в частную

собственность может осложнить ситуацию с перевозкой грузов, поскольку управление полуавтоматами ПГК и Второй грузовой компанией (ВГК) передадут в руки РЖД. Однако он выразил надежду, что с будущим владельцем ПГК ОАО «РЖД» сможет договориться об условиях эксплуатации вагонов.

«самым разумным шагом продажу акций ПГК и «ТрансоКонтейнера» в текущих рыночных условиях. Однако принятые решения глава РЖД назвал «нормативом», который он обязан выполнить «с максимальным успехом для интересов компании и государства». По мнению Владимира Якунина, переход ПГК в частную

собственность может осложнить ситуацию с перевозкой грузов, поскольку управление полуавтоматами ПГК и Второй грузовой компанией (ВГК) передадут в руки РЖД. Однако он выразил надежду, что с будущим владельцем ПГК ОАО «РЖД» сможет договориться об условиях эксплуатации вагонов.

«самым разумным шагом продажу акций ПГК и «ТрансоКонтейнера» в текущих рыночных условиях. Однако принятые решения глава РЖД назвал «нормативом», который он обязан выполнить «с максимальным успехом для интересов компании и государства». По мнению Владимира Якунина, переход ПГК в частную

собственность может осложнить ситуацию с перевозкой грузов, поскольку управление полуавтоматами ПГК и Второй грузовой компанией (ВГК) передадут в руки РЖД. Однако он выразил надежду, что с будущим владельцем ПГК ОАО «РЖД» сможет договориться об условиях эксплуатации вагонов.

«самым разумным шагом продажу акций ПГК и «ТрансоКонтейнера» в текущих рыночных условиях. Однако принятые решения глава РЖД назвал «нормативом», который он обязан выполнить «с максимальным успехом для интересов компании и государства». По мнению Владимира Якунина, переход ПГК в частную

собственность может осложнить ситуацию с перевозкой грузов, поскольку управление полуавтоматами ПГК и Второй грузовой компанией (ВГК) передадут в руки РЖД. Однако он выразил надежду, что с будущим владельцем ПГК ОАО «РЖД» сможет договориться об условиях эксплуатации вагонов.

«самым разумным шагом продажу акций ПГК и «ТрансоКонтейнера» в текущих рыночных условиях. Однако принятые решения глава РЖД назвал «нормативом», который он обязан выполнить «с максимальным успехом для интересов компании и государства». По мнению Владимира Якунина, переход ПГК в частную

собственность может осложнить ситуацию с перевозкой грузов, поскольку управление полуавтоматами ПГК и Второй грузовой компанией (ВГК) передадут в руки РЖД. Однако он выразил надежду, что с будущим владельцем ПГК ОАО «РЖД» сможет договориться об условиях эксплуатации вагонов.

«самым разумным шагом продажу акций ПГК и «ТрансоКонтейнера» в текущих рыночных условиях. Однако принятые решения глава РЖД назвал «нормативом», который он обязан выполнить «с максимальным успехом для интересов компании и государства». По мнению Владимира Якунина, переход ПГК в частную

собственность может осложнить ситуацию с перевозкой грузов, поскольку управление полуавтоматами ПГК и Второй грузовой компанией (ВГК) передадут в руки РЖД. Однако он выразил надежду, что с будущим владельцем ПГК ОАО «РЖД» сможет договориться об условиях эксплуатации вагонов.

«самым разумным шагом продажу акций ПГК и «ТрансоКонтейнера» в текущих рыночных условиях. Однако принятые решения глава РЖД назвал «нормативом», который он обязан выполнить «с максимальным успехом для интересов компании и государства». По мнению Владимира Якунина, переход ПГК в частную

собственность может осложнить ситуацию с перевозкой грузов, поскольку управление полуавтоматами ПГК и Второй грузовой компанией (ВГК) передадут в руки РЖД. Однако он выразил надежду, что с будущим владельцем ПГК ОАО «РЖД» сможет договориться об условиях эксплуатации вагонов.

«самым разумным шагом продажу акций ПГК и «ТрансоКонтейнера» в текущих рыночных условиях. Однако принятые решения глава РЖД назвал «нормативом», который он обязан выполнить «с максимальным успехом для интересов компании и государства». По мнению Владимира Якунина, переход ПГК в частную

собственность может осложнить ситуацию с перевозкой грузов, поскольку управление полуавтоматами ПГК и Второй грузовой компанией (ВГК) передадут в руки РЖД. Однако он выразил надежду, что с будущим владельцем ПГК ОАО «РЖД» сможет договориться об условиях эксплуатации вагонов.

«самым разумным шагом продажу акций ПГК и «ТрансоКонтейнера» в текущих рыночных условиях. Однако принятые решения глава РЖД назвал «нормативом», который он обязан выполнить «с максимальным успехом для интересов компании и государства». По мнению Владимира Якунина, переход ПГК в частную

собственность может осложнить ситуацию с перевозкой грузов, поскольку управление полуавтоматами ПГК и Второй грузовой компанией (ВГК) передадут в руки РЖД. Однако он выразил надежду, что с будущим владельцем ПГК ОАО «РЖД» сможет договориться об условиях эксплуатации вагонов.

«самым разумным шагом продажу акций ПГК и «ТрансоКонтейнера» в текущих рыночных условиях. Однако принятые решения глава РЖД назвал «нормативом», который он обязан выполнить «с максимальным успехом для интересов компании и государства». По мнению Владимира Якунина, переход ПГК в частную

собственность может осложнить ситуацию с перевозкой грузов, поскольку управление полуавтоматами ПГК и Второй грузовой компанией (ВГК) передадут в руки РЖД. Однако он выразил надежду, что с будущим владельцем ПГК ОАО «РЖД» сможет договориться об условиях эксплуатации вагонов.

«самым разумным шагом продажу акций ПГК и «ТрансоКонтейнера» в текущих рыночных условиях. Однако принятые решения глава РЖД назвал «нормативом», который он обязан выполнить «с максимальным успехом для интересов компании и государства». По мнению Владимира Якунина, переход ПГК в частную

собственность может осложнить ситуацию с перевозкой грузов, поскольку управление полуавтоматами ПГК и Второй грузовой компанией (ВГК) передадут в руки РЖД. Однако он выразил надежду, что с будущим владельцем ПГК ОАО «РЖД» сможет договориться об условиях эксплуатации вагонов.

«самым разумным шагом продажу акций ПГК и «ТрансоКонтейнера» в текущих рыночных условиях. Однако принятые решения глава РЖД назвал «нормативом», который он обязан выполнить «с максимальным успехом для интересов компании и государства». По мнению Владимира Якунина, переход ПГК в частную

собственность может осложнить ситуацию с перевозкой грузов, поскольку управление полуавтоматами ПГК и Второй грузовой компанией (ВГК) передадут в руки РЖД. Однако он выразил надежду, что с будущим владельцем ПГК ОАО «РЖД» сможет договориться об условиях эксплуатации вагонов.

«самым разумным шагом продажу акций ПГК и «ТрансоКонтейнера» в текущих рыночных условиях. Однако принятые решения глава РЖД назвал «нормативом», который он обязан выполнить «с максимальным успехом для интересов компании и государства». По мнению Владимира Якунина, переход ПГК в частную

собственность может осложнить ситуацию с перевозкой грузов, поскольку управление полуавтоматами ПГК и Второй грузовой

Сотрудничество

Ставка
на обменРоссийские технические
стандарты интересны
европейцамПРЕЗИДЕНТ ЛАТВИИ АНДРИС БЕРЗИНШ
(в центре), главы ОАО «РЖД» Владимир Якунин
и LDz Угис Магонис (крайний слева)
оменялись впечатлениями о форумеПроблемы технической интеграции
железнодорожных систем пространств
1520 и 1435 мм стали главной темой
III Международного бизнес-форума
«Стратегическое партнёрство 1520»:
Балтийский регион».

Пленарное заседание «Балтийский регион: партнёрство бизнеса пространств 1520 и 1435 мм» прошло под руководством президента LDz Угиса Магониса и главы ОАО «РЖД» Владимира Якунина. Одним из наиболее интересных моментов стало выступление первого заместителя председателя комитета по транспорту Государственной думы Федерального собрания РФ Владимира Клименко, который акцентировал внимание на необходимости развития контейнерных перевозок. Одной из мер он назвал принятие закона о смешанных перевозках.

Примечательным также стало заявление президента АО «НК «Казахстан темир жолы» (КТЖ) Оскара Мамина о новых проектах компании с «РЖД-логистикой». Впрочем, подробностей господин Мамин не озвучил.

Модераторами дискуссии под названием «Технологическая и эксплуатационная совместимость как фактор роста железнодорожного бизнеса» выступили вице-президент ГАО «Латвийская железная дорога» (LDz) Эрик Шмукст и старший вице-президент ОАО «РЖД» Валентин Гапанович.

Одной из главных тем разговора стала необходимость стандартизации правил в сфере сертификации и технического регулирования в странах-1520. Также была отмечена важность унификации существующих систем нумерации вагонов в пространствах с разной шириной колеи, которая должна способствовать упрощению контроля за вагонами. Напомним, в СНГ принята нумерация вагонов в 8 цифр, а в Евросоюзе – 12. И пока инструментов для упрощения учёта подвижного состава при пересечении границы не видно.

Валентин Гапанович также напомнил о разрабатывающемся проекте интеграции систем ГЛОНАСС, GPS и «Галилео», реализация которого, по его словам, значительно снизит инвестиционные затраты компаний. По его словам, российская делегация привезла европейским коллегам несколько предложений по интеграции некоторых железнодорожных стандартов. И часть из них основана на российском опыте технического регулирования. Их реализация будет обсуждаться впоследствии.

Ключевым фактором повышения технической совместимости техники на разных колеях участники форума признали обмен технологиями. Лейтмотивом стал доклад заместителя генерального директора ОАО «РЖДстрой» Евгения Дорота, который рассказал про опыт совместной работы с австрийской компанией «Альпина» с использованием технологии укладки безбалластного пути. Сейчас «РЖДстрой» применяет эту технологию самостоятельно.

Не обошлось и без обсуждения проекта Rail Baltica. И если председатель правления АО «Эстонская железная дорога» Кайдо Симмерманн в своём докладе перечислил доводы в пользу реализации многострадального проекта, то его латышский коллега Угис Магонис выразил явный скептицизм по поводу его экономической обоснованности. По мнению главы LDz, понадобится ещё немало времени, чтобы её доказать.

МАРГАРИТА МЕНЬШАКОВА
РигаИгорь Кузин,
директор
департамента
бюджетной
политики в сфере
транспорта,
дорожного
хозяйства,
природо-
пользования
и АПК
Министерства
финансов РФ

МИНИСТЕРСТВО ФИНАНСОВ НЕ СПЕШИТ ОКАЗЫВАТЬ ПОДДЕРЖКУ

РАЗВИТИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ



Кто будет оплачивать масштабное транспортное строительство, пока неизвестно

возможность сокращать издержки и направлять дополнительные средства на инфраструктуру.

– Разве возможно кардинально сокращать издержки на растущем рынке?

– Но фиксация определённого объёма субсидий из федерального бюджета означает, что мы замораживаем отрасль вместе с издержками в том состоянии, в котором она находится. Возникновение любой поддержки из федерального бюджета дестимулирует любого участника рынка к оптимизации собственных затрат. Это касается всех отраслей хозяйства.

– А вы можете представить, чтобы компания могла сокращать издержки по 100 млрд руб. в течение четырёх лет, чтобы получить необходимую сумму?

– Федеральный бюджет – это ведь не единственный источник инвестиций, для «расшивки» «узких» мест можно и нужно использовать и внебюджетные источники. Так, целесообразно рассматривать в качестве источника инвестиций на развитие железнодорожных магистралей средств грузоотправителей с учётом их потребности в указанной инфраструктуре.

обоснованным тарифам, их готовность сразу сокращается в десять раз. Кроме того, строительство инфраструктуры для бизнеса – это не первоочередная прерогатива государства. Экономика должна стремиться к тому, чтобы функционировать без субсидий из федерального бюджета. Участие государства создаёт преференции различным отраслям или предприятиям, в результате рынок «разбалтывается», и его трудно потом стабилизировать.

– Но для привлечения инвестиций со стороны грузоотправителей необходимы соответствующие условия, нормативная база. Вот автомобильные дороги государство строит за свой счёт, и ездят по ним все желающие, а железные – это уже на средства РЖД. Получается несколько несправедливо...

– Взимание платы ОАО «РЖД» за пользование инфраструктурой есть источник инвестиций. За проезд по железной дороге платят все: и граждане, и юридические лица. Автомобильные дороги хотя и построены на средства всех налогоплательщиков, используются для извлечения коммерческой выгоды транспортными

стали обсуждаться решение, что регионы должны сами в 2012 году изыскать на это средства. В чём здесь дело?

– Министерство категорически против прямого выделения средств на компенсацию убытков по двум причинам. Первая – эти полномочия находятся в ведении регионов, и финансировать их из федерального бюджета неправильно. Второе: выделение средств именно ОАО «РЖД» тоже неправильно, потому что в каждом регионе администрация должна сама разбираться с убытками и строить свои отношения с перевозчиком. Вообще решение выделить средства ОАО «РЖД» было принято потому, что не смогли своевременно договориться регионы и ОАО «РЖД», у которых данные по убыткам значительно различались. И чтобы не парализовать деятельность компании, пришлось брать на себя расходы централизованно. Но это мера временного характера. А эти 25 млрд руб. субсидий ещё ранее предполагалось разменять с регионами в рамках передачи финансового обеспечения органов внутренних дел на федеральный уровень.

Если мы забираем у субъектов расходов на 187 млрд руб., то их нужно чем-то загружать на эту же сумму. Велась большая работа по размену полномочиями, и в результате на самом деле на федеральном бюджете всё равно осталось больше расходных обязательств, чем на субъектах. Здесь речь может идти об отдельных субъектах, где возникли определённые «перекосы», но в среднем по России картина выглядит ровно. А получается так: кто оказался в выигрыше – тот мотчит, а кто в проигрыше – те громко возмущаются, и только их и слышно. У нас каждый год индивидуально с каждым регионом рассматривается вопрос бюджетной сбалансированности.

– Значит, у субъектов всё-таки есть средства для компенсаций ОАО «РЖД»?

– Всегда, когда регионы обращаются к нам за помощью, мы рассматриваем их бюджеты, а зачастую оказывается, что на конец года там есть свободные остатки средств, не имеющие целевого назначения. Часто доходы превышают плановые, потому что регионы осторожно подходят к планированию. Это больная тема, потому что субъектам гораздо легче обратиться в правительство за помощью, чем заниматься оптимизацией своей бюджетной системы. Эта практика очень распространена. Многие предпочитают постоянно просить, а вовсе, что-то и дадут.

Тем не менее из-за упомянутых различий между ОАО «РЖД» и регионами государственная поддержка будет и в 2012 году. На эти цели в проекте федерального бюджета на 2012 год предусмотрены 25 млрд руб.

Беседовал Сергей Плетнёв

Инвестиции ОАО «РЖД» должны формироваться

с учётом необходимости содержания инфраструктуры

туре. Ведь в чём проблема с государственными средствами? Любая отрасль, и особенно транспортная, должна создавать

столько инфраструктуры, сколько может содержать в состоянии, пригодном для эксплуатации. Поэтому я убеждён, что инвестиционные расходы ОАО «РЖД» в первую очередь должны формироваться с учётом необходимости содержания и ремонта существующей инфраструктуры. А сегодня у транспортников такая политика, что раз нам не хватает путей, давайте будем строить ещё за государственный счёт, хотя недостаточно средств на содержание уже построенных. Это проблема всей транспортной отрасли. Получается, с одной стороны, мы выделяем средства и строим, а с другой – уже существующая инфраструктура разрушается всё быстрее,

потому что мы не в состоянии её содержать. Мы должны довести содержание до нормативного уровня, а потом уже по мере возможности строить, а не наоборот. Это, конечно, не значит, что новые железнодорожные пути не нужны. Но будет рыночный спрос, будет возможность увеличить тариф, чтобы инфраструктура окупалась, тогда и стройте. Те же угольщики, например, хотя и говорят о возможностях увеличить производство на десятки миллионов тонн, но если спросить их, готовы ли они вывозить уголь по экономически

кредитными рейтингами и имеет возможность самостоятельного привлечения средств на рынках капитала. – Для того чтобы обеспечить безубыточность пригородных перевозок, было принято решение о централизованном выделении ОАО «РЖД» субсидий в размере 25 млрд руб. в 2011 и 2012 годах. Но вдруг

ЕДИНАЯ ИНФОРМАЦИОННО-СПРАВОЧНАЯ «ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ» ДЛЯ РАБОТНИКОВ КОМПАНИИ

БЕСПЛАТНЫЕ ЗВОНКИ ИЗ ВСЕХ РЕГИОНОВ РОССИИ!

8 800 100 1520



С понедельника по субботу с 8.00 до 22.00 (мск) сотрудники «Горячей линии» принимают обращения работников ОАО «РЖД»

ВАШЕ ПРАВО

Отпуск не продлят, но больничный оплатят

На вопросы читателей «Гудка» отвечает главный правовой инспектор труда Роспрофжела Яков Купрев.

– Работнику предоставлен отпуск по следующим увольнением по собственной инициативе. Расчет был произведен, и трудовая книжка выдана в последний рабочий день перед началом отпуска. Во время отпуска работник заболел и представил в отдел кадров заявление о продлении ему в соответствии со ст. 124 ТК РФ ежегодного оплачиваемого отпуска в случае временной нетрудоспособности. Обязан ли в данном случае работодатель продлевать отпуск работнику и изменять в приказе и трудовой книжке дату расторжения трудового договора?

Олег Смирнов

– Чёткого ответа на этот вопрос законодательство не даёт. Формулировка ч. 4 ст. 127 ТК РФ указывает, что трудовые отношения с работником, которому предоставлен отпуск с последующим увольнением, прекращаются в последний рабочий день, предшествующий дню начала отпуска. В указанном случае работодатель продлевать отпуск работнику не должен, соответственно, нет необходимости вносить изменения в приказ и трудовую книжку. Однако больничный оплачивается полностью, даже если его окончание будет позже даты увольнения. Данная позиция отражена в письме Роструда от 24 декабря 2007 года № 5277-6-1.

– Работник, с которым заключён срочный трудовой договор, написал заявление на отпуск, однако окончание срока договора приходится на время отпуска. Продолжать трудовые отношения с ним мы не хотим. Когда можно его уволить?

ВАЛЕНТИНА СЕВАСТЬЯНОВА

– В данном случае работник может быть уволен во время его отпуска. Несмотря на то что ч. 6 ст. 81 ТК РФ запрещает увольнение работника в период пребывания в отпуске, такое увольнение допустимо в связи с тем, что указанная статья говорит только об увольнении по инициативе работодателя. В данном же случае имеет место другое основание для увольнения – истечение срока трудового договора, что не является чьей-либо инициативой. Важно то, что работник должен быть предупреждён в письменной форме не менее чем за три календарных дня до увольнения. Чтобы избежать ответственности за задержку выдачи трудовой книжки, п. 36 постановления Правительства РФ от 16 апреля 2003 года № 225 «О трудовых книжках» предусматривает следующую процедуру: работодателю следует направить работнику уведомление о необходимости явиться за трудовой книжкой или дать согласие на её отправление по почте. Увольнение работника после отпуска недопустимо, так как согласно ч. 4 ст. 58 ТК РФ в случае, когда ни одна из сторон не потребовала расторжения срочного трудового договора в связи с истечением срока его действия, условие о срочном характере трудового договора утрачивает силу и трудовой договор считается заключённым на неопределённый срок. Такого работника можно уволить только на общих основаниях, предусмотренных ст. 77 ТК РФ.

БЛАГОДАРНОСТИ

К «Почёту» с почётом

Я – один из тех пенсионеров-железнодорожников, которых не обошёл своим вниманием благотворительный фонд «Почёт». Вот уже в течение нескольких лет я пользуюсь его услугами. Хочу поблагодарить через вашу газету директора фонда Алексея Петрова и его коллег за их столь нужную деятельность по оказанию помощи людям. Сейчас в России идёт вроде бы тихая, но тем не менее ожесточённая борьба добра и зла. Так вот, доброты и милосердия у наших людей меньше не стало. Деятельность фонда «Почёт» – ещё одно подтверждение этому. Искренне выражая свою признательность директору фонда «Почёт», всему его коллективу и желаю успехов в работе.

Ю.П. ЕФРЕМОВ
КЕМЕРОВО

В дорогу с улыбкой

Хотелось бы отметить профессионализм проводника Т.И. Трапезниковой. До отправления поезда № 84 Москва – Приобье оставалось 30 минут. И за это время Татьяна Ивановна сумела уделить внимание каждому пассажиру, предупредив, что они могут обращаться к ней по любым вопросам. Кроме теплого и радушного отношения к пассажирам, я отметила для себя, что в вагоне было очень чисто и уютно.

В каждом действии опытного проводника чувствовалась настрой командира – начальника поезда Л.А. Кошкина. Если сотрудники с удовольствием выполняют свою работу, это и его заслуга тоже. Когда тебя окружают такие грамотные, вежливые и трудолюбивые люди, поездка становится во много раз приятнее!

ДМИТРИЙ НЕСТЕРОВ
Свердловская обл.

НЕ ВСЕ ЦЕННОСТИ РУБЛЁМ ИЗМЕРЯЮТСЯ, СЧИТАЕТ ЭЛЕКТРОМЕХАНИК НИКОЛАЙ ЯРЦЕВ

Крюково – небольшая станция на Октябрьской магистрали. Там все знают друг друга, поэтому разыскать электромеханика дистанции сигнализации и связи Николая Ярцева труда не составило. Несмотря на возраст – всего 27 лет, он человек здесь авторитетный. А после того как в один из смен задержал на путях злоумышленника, промышлявшего воровством цветных металлов, стал знаменит: молва о его смелом поступке мгновенно разнеслась по всему посёлку.

Вахтёр, открывший мне дверь в служебное здание, приветливо улыбнулся: «К нашему герою приехали? Не повезло вам, Николай Николаевич в ночную смену дежурил. Час назад домой уехал».

Но, как говорится, нет худа без добра. Я побывал на месте, где Николай задержал преступника, действия которого могли привести к серьёзному ЧП, ведь станция Крюково находится на скоростном ходу, связывающем Москву и Санкт-Петербург. Расспрашивая людей, я про себя отметил, что молодые железнодорожники отзываются о нём с добродушным юмором, а ветераны называют по имени-отчеству. Это меня удивило, и, лишь поближе познакомившись с Ярцевым, я понял, в чём дело. Для ветеранов Николай – свой человек. Он с детских лет бывал на станции, здесь всю свою жизнь проработала механиком КИПа его бабушка Нина Ивановна Орлова. Вот уже более 20 лет трудится на станции и его мать Ирина Викторовна Ярцева. Как часто бывает в семьях железнодорожников, ему самой судьбой было предопределено пойти по стопам родителей.

«А я ведь после окончания школы поступил не в МИИТ, а в Московский институт коммунального хозяйства и строительства», – гордился мной Николай. И пояснил: «Пойти туда мне посоветовал отчим. А он был для меня непрекаемым авторитетом. Но проучился там два года и забрал документы. А мать смирилась ни захотела с тем, что я, бросив учёбу, устроился работать барменом в кафе-бар. Сказала твёрдо: «Хватит ерундой заниматься, иди-ка к нам на железную дорогу, почувствуй, как своим горбом кровные трудовые рубли зарабатывать».

Вот так Николай Ярцев семь лет назад и стал железнодорожником. Его приняли слесарем механосборочных работ в цех СЦБ. Но если появлялось свободное время, Николай спешил к электромеханикам, предлагал свою помощь. Заметив тягу новичка к знаниям, его направили на курсы в железнодорожный колледж. Через полгода он вернулся в родной коллектива электромонтёром 4-го разряда. А спустя год сдал экзамен на 6-й разряд.

Николай не скрывает: ему очень повезло с наставником – шефство над ним взял самый опытный специалист на всей Московской дистанции СЦБ Анатолий Васильевич Бойков. Многим молодым рабочим он дал путёвку в жизнь: его ученики и поныне трусятся в дистанции. С благодарностью вспоми-



стике откусывает приваренные к болтам рельсовые соединения. Увидев, что к нему идёт человек в жёлтом жилете железнодорожника, он поднялся и, как ни в чём не бывало, стал уходить прочь. Я ускорил шаг, а потом бросился за ним вдогонку. Догнал и, заломив ему руки, уложил на землю. Порядок связался с дежурным по станции, сообщил о случившемся. Но, когда дозванивался в дистанцию, мужчина вырвался и бросился наутёк. Только убежать от меня ему не удалось, я его нагнал, а тут как раз из охраны из моторвагонного депо на помощь подоспела. А потом сдали его приехавшим из Москвы сотрудникам линейной милиции. Он, кстати, пытался мне деньги предложить, чтобы отпустил его. Судя по всему, воришко из наркоманов был, мы потом в туалете оставленный им шприц нашли. Вот и вся история!

История, на первый взгляд, обычная. Но кто знает, как повёл бы себя любой другой человек, оказавшись в такой ситуации. Ведь злоумышленник мог быть вооружённым и оказать яростное сопротивление. Неужели не страшно было?

«Я в минуты даже и не задумывался об этом, важно было быстрее обезвредить воришку», – признался Николай.

На следующий день ему позвонил заместитель начальника дистанции по эксплуатации Владимир Цуркан и поблагодарил за смелый поступок.

«Но я ничего особенного не совершил, просто выполнил свою работу», – сказал Ярцев. – Уверен, так бы на моём месте любой из наших механиков поступил. Злость меня на этого вора взяла: это ведь не злоумышленник из чеховского рассказа, который не понимал, что делал, он осознанно на преступление шёл».

Не жалеет ли он, что сменил теплое место в баре на железную дорогу?

«Конечно, эта работа не идёт с той ни в какое сравнение. На линию приходится выходит и в зной, и в лютые морозы, и в ливень, и в пургу. Но здесь я нашёл своё призвание.

Злость на вора взяла: это ведь не злоумышленник из чеховского рассказа, который не понимал, что делал, он осознанно на преступление шёл

Эту историю мне рассказывали несколько человек. И каждый вспоминал новые подробности. А вот что услышал от Николая:

«В одни из дежурств уже под вечер позвонил московский диспетчер и сообщил, что на участке 27-45п между стрелочными переводами резко падает напряжение. Я поднялся на третий этаж, на ПДК проверил напряжение рельсовых цепей и убедился, что на скоростном участке Крюково – Поварово напряжение действительно падает. Собрал инструмент и отправился к месту вероятной неисправности. Уже приблизившись к нему, заметил, что какой-то мужчина, сидя на рельсах, кусачками на путевском

и времени увлекается».

И тут Ярцев прав. Несмотря на свои 27 лет, он уже главное в этой жизни понял.

Меня заинтересовало: а чем он в свободное время увлекается?

«Летом на семейную дачу отправляюсь», – ответил Николай.

– там дело всегда найдётся.

Когда машина была, любил с ней возиться,

только она свой ресурс выработала. Мечтаю подкопить денег и новую купить. Зимой бегаю на лыжах. Я три года в «Лыжне России» принимал участие. Но хобби у меня одно – моя работа на железной дороге».

Владимир Чистов

РАЗЪЯСНЕНИЕ

Билет для северян

Из регионов с суровым климатом раз в два года можно бесплатно ездить в купейном вагоне

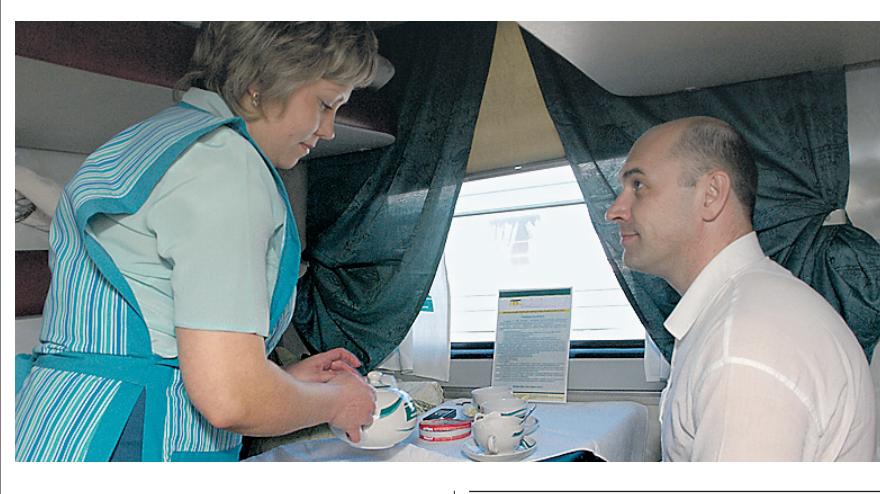


ФОТО: СЕРГЕЙ РОДИН

Бесплатный билет северянам и комфорт в пути гарантирован

года (начиная со второго года работы) право бесплатного проезда в пределах территории РФ по разовому транспортному требованию в купейном вагоне поездов дальнего следования всех категорий к месту использования отпуска и обратно. Основанием на выдачу транспортного требования является приказ (распоряжение) руководителя филиала и структурного подразделения ОАО «РЖД» о предоставлении работнику отпуска».

Следовательно, при наличии приказа на очередной отпуск вы имеете право на получение этого билета, так как отработали полтора года в местности, приравненной к району Крайнего Севера.

АЛЕКСАНДР АКИМОВ
Усть-Илимск
Иркутская обл.

– Уважаемый Александр Викторович! Право проезда по билету установленной формы (транспортному требованию) предусмотрено пунктом 4.2.4 кольдоговора ОАО «РЖД» на 2011–2013 годы. В нём, в частности, говорится: «Предоставлять работникам, работающим в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, и находящимся на их изысканиях детям в возрасте до 18 лет (не более чем двум) один раз в два

ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

Стаж с уточнениями

Для досрочного выхода на льготную пенсию нужны дополнительные обстоятельства

– Я являюсь работником дистанции электроснабжения с 1974 года. Проработал электромехаником контактной сети восемь лет. По достижении 57 лет подал документы на оформление льготной пенсии в Пенсионный фонд и получил отказ. Пожалуйста, поясните: могу ли я выйти на льготную пенсию в 57 лет?

НИКОЛАЙ ЩЕРБАКОВ
Минеральные Воды

– Уважаемый Николай Алексеевич! Для досрочного назначения трудовой пенсии по старости значение имеет не только непосредственное наименование должности «электромонтёр» или «электромеханик», но и условия труда, место, где выполнялась работа по данной должности.

Список профессий рабочих локомотивных бригад, а также должностей, организующих перевозки и обеспечивающих безопасность движения на железнодорожном транспорте и метрополитене, утверждён постановлением Правительства РФ от 24 апреля 1992 года. Право на досрочное назначение пенсии (с 55 лет) в связи с особыми условиями труда имеют электромонтёры и электромеханики контактной сети магистральных железных дорог.

Леонид Ян,
И.О. начальника службы
предоставления услуг инфраструктуры
в пассажирских сообщениях ВСЖД

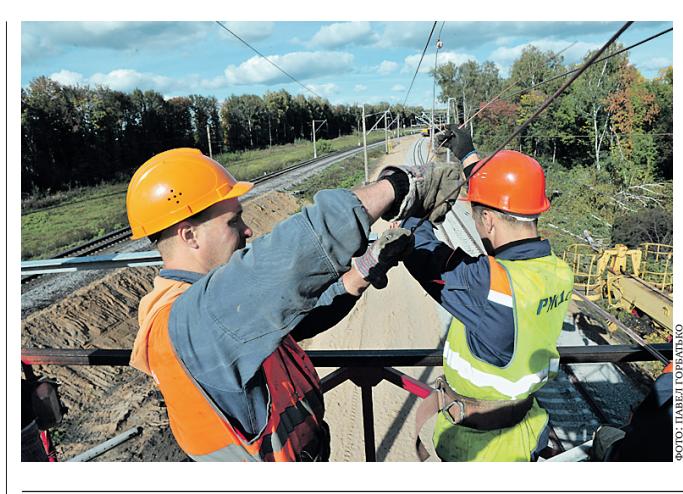


ФОТО: ГУП «ЛЭПО»

Согласно записям в трудовой книжке, указанную должность вы занимали в период работы с 15 мая 1979 года по 10 июня 1987 года в Минераловодской дистанции контактной сети. Стаж работы составил 8 лет 25 дней. Дальнейшая работа в должности старшего электромеханика в дистанционных мастерских, в дистанции электроснабжения и т.д. не даёт права на досрочное назначение пенсии и не входит в необходимый для назначения льготной пенсии стаж.

По закону № 173-ФЗ трудовая пенсия по старости назначается ранее достижения установленного возраста, если человек про-

работал не менее 12,5 года в качестве рабочего локомотивных бригад и работников, организующих перевозки и обеспечивающих безопасность движения на железнодорожном транспорте и метрополитене.

Таким образом, у вас недостаточно стажа работы по профессии «электромеханик контактной сети магистральных железных дорог», дающей право на досрочный выход на пенсию. И оснований для обжалования решения отделения ПФ нет.

ВИКТОР ИСАЕВ,
заместитель начальника
СКЖД по кадрам и
социальным вопросам

ЗАКОН

Дорогое удовольствие

ТУРИСТИЧЕСКИЙ РЫНОК МОЖЕТ УЙТИ В ТЕНЬ

ЗАКОНОПРОЕКТ, УЖЕСТОЧАЮЩИЙ ТРЕБОВАНИЯ К ТУР-ОПЕРАТОРАМ, ПРОШЕЛ В ГОСДУМЕ ВО ВТОРОЕ ЧТЕНИЕ.

Проект поправок к федеральному закону «Об основах туристической деятельности» перешёл ко второй стадии рассмотрения без учёта возражений участников рынка, хотя они неоднократно высказывались против как отдельных поправок, так и всего проекта в целом.

В частности, туристических агентов обязуют действовать исключительно от имени туроператора, который будет нести ответственность за качество предоставляемых услуг. Кроме того, ужесточаются требования к игрокам туристического рынка: обязательным становится включение компаний в Единый государственный реестр туристических операторов с подтверждением соответствующего финансового обеспечения. При этом документ подробно регламентирует даже такие детали, как классификация туристических услуг, и повышает требования к аттестации гидов, сопровождающих туристические группы.

Один из авторов документа, член комитета Государственной думы по экономической политике и предпринимательству Виктор Звагельский, считает, что меры, предложенные в документе, хотя и жёсткие, но необходимые. «Потребитель должен получать за свои деньги качественную услугу. Ситуация на российском туристическом рынке диктует необходимость совершенствования правового поля в этой сфере, и основной своей задачей мы, как законодатели, считаем защиту интересов потребителей, какой бы отрасли это ни касалось», – заявил Виктор Звагельский. Депутат подчеркнул, что нововведения смогут именно принудить туроператоров к оказанию более качественных услуг, так как в России все агентства так или иначе работают через операторов, но не отвечают за свою деятельность в случае возникновения нештатных ситуаций. С принятием поправок ответственность целиком будет возложена на туроператоров, которые заключили договоры с агентствами, чтобы туристику было кому обращаться за возмещением ущерба, пояснил парламентарий.

Эксперты туристического рынка считают, что поправки в законодательство вместо оздоровления рынка вызовут рост цен и выдавать с рынка мелких туроператоров. Первое чтение документа состоялось 6 июля, и вскоре после него представители Ассоциации туроператоров России обратились с открытым письмом к спикеру Госдумы Борису Грызлову, в котором призывают отказаться от самой спорной поправки – о запрете агентам распространять туристическую продукцию от своего имени, а не от имени прямого оператора, от которого зависит турагентство. «Благодаря этим поправкам произойдёт монополизация туроператорского и турагентского рынка, что неизбежно приведёт к росту цен», – говорится в открытом обращении. «Если сегодня потребителями туруслуг являются 5–6% населения страны, то в результате этих новаций это количество может сократиться вдвое. Принятие этих поправок разрушает сложившуюся на протяжении последних двух десятков лет систему взаимодействия профессиональных участников рынка и неизбежно приведёт к резкому всплеску банкротств туроператоров и турагентств и, как следствие, к увеличению числа обманутых туристов», – сообщается в заявлении АТОР.

Генеральный директор турагентства «Ин-турс» Юлия Леонтьева полностью поддерживает заявле-



РЕГУЛИРОВАНИЕ ТУРИСТИЧЕСКОГО РЫНКА НЕИЗБЕЖНО ВЛЕЧЁТ ПОДОРЖАНИЕ УСЛУГ ТУРКОМПАНИЙ

ние членов ассоциации. «Агентов станет намного меньше, а цены на путёвки увеличатся, особенно если агентам предложат выбор: работать под чужим брендом и платить за право его использования или же ликвидировать бизнес. Кроме того, все знают, что работа агента заключается в подборе оптимального предложения на запрос клиента у разных операторов, что даёт возможность предложить постоянным клиентам скидочную политику, благодаря которым они и выдерживают конкуренцию. Агентство – это некий гипермаркет, где вы можете подобрать один и тот же товар, но от

показывают, что к такого рода инициативам не следует относиться слишком серьёзно: основа нашей деятельности, вероятно, останется без изменений», – отметил Александр Ермилов.

Председатель Клуба защиты прав туристов Роман Бобылев сообщил «Гудку», что проект необходим, так как он принесёт пользу именно потребителю, ради которого и существует весь туристический бизнес. «Польза наглядная, и в первую очередь туристам. Если проект примут, они всегда смогут обращаться напрямую к оператору для решения всех проблем, которые могут возникнуть с тем туром, который они приобретают. Не будет больше долгих ящиков, неопределённых разбирательств с постоянной переадресацией и размытой ответ-

Если законопроект примут, может появиться теневой рынок туруслуг, ведь спрос на дешёвые путёвки надо будет удовлетворять

разных брендов, и от бренда (в данной ситуации – от конкретного предложения того или иного оператора) будет в результате зависеть стоимость тура. В случае если рынок завладеет ограниченное число прямых операторов, этот метод станет неактуален», – рассказала «Гудку» Юлия Леонтьева. Эксперт добавила, что не исключена вероятность появления теневого рынка туристических услуг, так как спрос на дешёвые путёвки нужно будет кому-то удовлетворять.

Руководитель турагентства «Каравелла» Александр Ермилов считает, что изменения в законодательстве – это шаг к монополизации и прямая атака на малый бизнес. «Ничего не поделаешь – будем приспособливаться, отвечать на все изменения рынка соответственно. Тем более наш опыт и практика

показывает, когда в итоге никто и ни за что не отвечает», – заявил «Гудку» Роман Бобылев. Председатель клуба подчеркнул, что операторы будут и сами заинтересованы в минимизации таких инцидентов с клиентами, хотя это и вынудит их обратить внимание на детали, например тщательно заниматься разработкой туров. «Кроме того, от этого проекта выиграют и пресловутые агенты: к ним, к этим бедолагам, теперь не будут предъявляться претензии, которые изначально должны были быть адресованы операторам. Проект этот абсолютно нормальный, и тормозят его как раз сами туроператоры, поскольку они просто не готовы ещё принять на себя стопроцентную ответственность», – уверен Роман Бобылев.

ПАВЕЛ МИРОНОВ

ПРАВОПОРЯДОК

Служба не на жизнь

Неуставные отношения продолжают подрывать авторитет армии



ПРОБЛЕМУ ДЕДОВЩИНЫ НЕ СНЯЛО НИ СОКРАЩЕНИЕ СРОКА СЛУЖБЫ, НИ УВЕЛИЧЕНИЕ ЧИСЛА КОНТРАКТНИКОВ.

Вот один из последних случаев. 21-летнего Николая Морозова летом перевели в часть № 41659 в город Алтай Алтайского края. Сразу по прибытии у него отобрали сумку с личными вещами. Потом потребовали берцы. После того как парень отказался отдать, его избили. Берцы забрали, вместо них дали старые. Потом потребовали форму. Опять избили. И выкинули из окна четвёртого этажа. Парень лишь по счастливой случайности остался жив.

По сообщению заместителя начальника Главной военной прокуратуры по надзору за следствием и дознанием Бориса Хубиева, за 9 месяцев 2011 года от неуставных отношений пострадали 1,5 тыс. военнослужащих. Девять человек погибли, более 85 получили тяжёлые увечья. Самоубийством жизнь покончили 119 человек, из них 51 солдат-срочник.

По данным прокуратуры, в целом ситуация в этом году улучшилась по сравнению с прошлым. Но, по словам ответственного секретаря Союза комитетов солдатских матерей Валентины Мельниковой, многие случаи неуставных

эксперта межрегионального движения «Солдатские матери» Ирины Корнеевой, просто сократилось время до получения статуса «старослужащий» – чтобы стать «дедом», теперь достаточно отслужить полгода. Помимо этого, лепту в неуставные отношения вносят старшины, младший офицерский состав.

Проблему может решить создание профессиональной армии. Минобороны объявило, что к концу 2017 года в армии будет 425 тыс. контрактников (сейчас их 180 тыс.). Но совсем откажаться от призывников дорого для государства, и срочников будет не менее 300 тыс. А значит, неуставные отношения вряд ли себя изживут.

Роман Сорокин

отношений не доходят до прокуратуры. А из дед, по которым начинаются расследования, далеко не все доводятся до конца – во время дознания часто скрываются и уничтожаются улики.

Сокращение срока службы проблему не решило. По словам

Есть мнение

Валентина Ваганова, ДИРЕКТОР ШКОЛЫ-ИНТЕРНАТА № 23 (СТАНЦИЯ СЛЮДЯНКА ВСЖД):
– У меня подрастают внучки. Один из них оканчивает техникум. На прошлой неделе его вызывали в военкомат. И становится тревожно, учитывая нынешнюю ситуацию в армии. Хоть вместе с ним иди служить! У моего сына твёрдое убеждение – каждый мужчина должен отслужить. А я так не считаю. Не знаю, когда мы сможем отпустить своих детей и внуков в армию. Говорят об этом много, а действий конкретных никаких. Матерям остаётся только переживать за своих детей и надеяться, что они вернутся живыми и здоровыми.

ИНИЦИАТИВА

Скидка на автобус

МНОГОДЕТНЫЕ РОДИТЕЛИ СЭКОНОМИЯТ НА НАЛОГАХ

ДЕПУТАТЫ ПРЕДЛАГАЮТ ОБЛЕГЧИТЬ ЖИЗНЬ РОДИТЕЛЯМ, ВОСПИТЫВАЮЩИМ БОЛЕЕ ТРЕХ ДЕТЕЙ: ОНИ НЕ ДОЛЖНЫ ПЛАТИТЬ ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ.

С инициативой выступил депутат Антон Беляков, который уверен, что нововведение затронет большую часть населения страны. «В России насчитывается около миллиона многодетных семей, более 100 тыс. из них – семьи, где детей воспитывает одна мать. Многодетных отцов-одиночек в стране около 8 тыс.», – заявил Антон Беляков.

Парламентарий добавил, что около половины многодетных семей находится за чертой бедности: треть ограничивают себя в продуктах, в 25% случаев дети не могут окончить школу. «Для таких семей автомобиль не роскошь, а крайняя необходимость», – заявил Беляков. – Я предлагаю освободить от уплаты транспортного налога многодетные семьи, в собственности которых находятся легковые автомобили и автобусы». Автор законопроекта уверен, что мера снизит дополнительную финансовую нагрузку на родителей. При этом сэкономленные средства пойдут на продукты питания и культурное развитие подрастающего поколения, считает депутат. На сегодняшний день документ принят на рассмотрение Госдумы.

Юрист общества защиты прав потребителей Мария Свиридова подчеркнула, что внедрять подобную инициативу в нашей стране пока рано. «Конечно, транспортный налог для многодетных семей значителен, так как машины большие, мощные и потребляют много топлива. Но, на мой взгляд, гораздо проще сделать льготы на топливо для таких семей. Не говоря уже о том, что у родителей, воспитывающих двух и более детей, как правило, нет машины», – заметила Мария Свиридова.

Эксперт подчеркнула, что помимо отмены транспортного налога у обладателей многочисленного потомства есть и другие, гораздо более первостепенные вопросы: приобретение жилья, обучение детей, забота об их здоровье. «Если транспортный налог для многодетных семей отменят, то на экономике страны это существенно не скажется, а вот для остальных плательщиков сумма выплат увеличится», – пояснила эксперт.

АЛЛА ПАНАСЕНКО

Машина времени

ГУДОК
Бренд для себя, подиума!

Новости дня

1921 год

Мох как подбивочный материал

Помощник нач. депо станции Иссык-Куль Омской ж. д. тов. Мякин вместо войлока и белой шерсти для подбивки буks уже второй год применяет... мох.

С 1 июня 1920 года по 1 мая 1921 года на подбивку из мяха было отправлено 1063 ваг. с проводольствием; кроме того, из ремонта было выпущено 343 ваг. тоже с подбивкой из мяха. С тем же успехом мях применялся для подбивки тендерных буks. Мох за-

меняет и обтирочный материал. Мох имеет преимущество, что впитывает и держит смазку. Недостаток мяха тот, что он не может пружинить и не годится в дело, если пересушен. При заготовке мяха следует брать его подальше от краёв болота. В июле 1920 года по инициативе тов. Мякина служащие устроили субботник и заготовили мяха больше, чем на год. Хорошая инициатива!

22 октября

1926 год

За это можно и ответить!

Как будто бы простые и невинные канцелярские принадлежности – вещь не такая уж существенная в транспортном хозяйстве. Однако общая сумма годового расхода на канцелярские принадлежности по всей сети дорог доходит до 800000 руб. Ясно, что и тут надо стремиться к возможной экономии.

Но все это поняли. На Северной дороге, например, способы заготовки да и пользование канцелярскими принадлежностями далеко не экономны. Произведённая финансовым контролем проверка правильности этих расходов показала, что виноват здесь административный отдел. В то время,

1936 год

Справочное?.. Занято

В течение трёх часов звонил лейтенант Н-ской воинской части т. Иванцев в справочное бюро Ленинградского вокзала в Москве, пытаясь узнать, когда начинается предварительная продажа билетов. Но его усилия были напрасны. Телефон 2-37-90 был в это время занят. Тов. Иванцев был вынужден поехать на вокзал, чтобы получить необходимую справку.

Таких случаев много. Каждый день сотни пассажиров звонят в справочные бюро вокзалов. На огромном вокзале Ленинградской дороги, через который ежедневно проходит тысячи пассажиров дальних поездов, в справочном бюро два телефона, и то один из них служебный.

Пассажир обращается, прежде всего, в справочное бюро. Он звонит из дома, клуба, другого вокзала, но справочные бюро на вокзалах не могут культурно обслужить своих клиентов.

18 октября



Пенсионный инструктор



Благосостояние

Распорядиться накоплениями

«Гудо» совместно с НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» продолжает образовательный проект «Пенсионный инструктор».

Теперь вы можете прислать в редакцию газеты любой вопрос, касающийся пенсии, и получить на него ответ специалиста НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ».

– Несколько лет назад перевёл накопительную часть пенсии в НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ». Получив очередное «письмо счастья», порадовался, что на счёте уже скопилась приличная сумма! А могу ли я снять деньги, если в этом возникнет необходимость?

Алексей Астафьев
Орёл

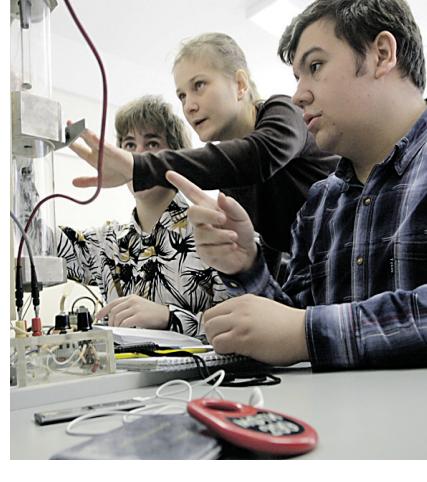
Марина Щуклина, начальник Службы разработки пенсионных продуктов НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ»:

– Пенсионные накопления, находящиеся как в ПФР, так и в НПФ, можно получить только в виде пенсии, законодательством РФ не предусмотрено единовременное снятие средств со счёта. Сумма в «письме счастья» – часть дохода, который вы будете получать после того, как завершите трудовую деятельность.

Сегодня будущая пенсия россиян 1967 года рождения и моложе состоит из двух частей: страховой и накопительной. Каждый работодатель перечисляет обязательные страховые взносы на пенсионное страхование в размере 26% от фонда оплаты труда (ФОТ) каждого работника. Из них 20% поступают на формирование страховой части пенсии, размер которой устанавливается государством. Оставшиеся 6% – это накопительная часть пенсии, и каждый работающий гражданин вправе самостоятельно

Учёным
доплатят

Молодым
исследователям добавят
по 20 тыс. руб. в месяц



Научное творчество перспективных сотрудников будут стимулировать

Минобрнауки подготовило проекты указов о президентских стипендиях молодым учёным, аспирантам и студентам.

В соответствии с размещённым недавно на сайте ведомства документом с 1 января 2012 года исследователи не старше 35 лет, выполняющие перспективные научные разработки по приоритетным направлениям модернизации экономики, будут получать дополнительно до 20 тыс. руб. в месяц. Присуждать президентские стипендии планируют на срок до трёх лет, причём неоднократно. Их общее количество составит около тысячи в год.

Проект указа чиновники подготовили по поручению Дмитрия Медведева, которое он дал после встречи с молодыми учёными в феврале этого года. Стипендии будут назначаться Советом по грантам при президенте по представлению учёных советов отечественных научно-исследовательских институтов и вузов.

При отборе кандидатов внимание будет обращать прежде всего на научные результаты, отражённые в публикациях в специализированных журналах. Для сотрудников, занятых в прикладной науке, также учитываются полученные ими патенты, разработанные программы для ЭВМ, базы данных и прочее.

На такую форму поддержки молодых учёных ежегодно планируют тратить по 240 млн руб., ещё 30 млн требуется на проведение экспертизы заявок и организацию конкурса соискателей.

Ещё одно нововведение касается аспирантов и студентов, обучающихся по приоритетным для экономики страны направлениям. Им также предлагается выплачивать повышенную стипендию: по 7 тыс. руб. для 2700 студентов и 14 тыс. руб. для 300 аспирантов.

Как гласит проект президентского указа, список приоритетных специальностей будет утверждать правительство. Затем Минобрнауки исходя из потребности экономики в кадрах будет ежегодно устанавливать число стипендий для каждого федерального округа.

Претенденты должны участвовать в исследованиях, иметь дипломы с конкурсов или научные статьи. Сформированные организациями предложения будут отправлять полпреду федерального округа, который и отберёт претендентов в соответствии с министерской квотой. После чего утверждённый полпредом список поступит в Минобрнауки, где издаст соответствующий приказ и выделят деньги регионам в виде субсидий. Предполагается, что стипендию студентам и аспирантам будут присуждать на один год.

Наталия Курская

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

3%

ВВП принесут научно-исследовательские и опытно-конструкторские разработки через 10 лет. Это в два раза больше, чем сейчас. По словам вице-премьера РФ Александра Жукова, к 2020 году удельный вес инновационных предприятий в экономике вырастет с нынешних 9 до 40%. А доля инновационной продукции в производстве увеличится с 5 до 30%.

Среди приоритетных направлений исследований – энергосберегающие технологии, развитие скоростного железнодорожного транспорта, нанотехнологии, космические проекты. Важную роль в процессе модернизации должны сыграть парки высоких технологий и инноград «Сколково».

Андрей Стрельцов

ИСТОРИЯ

Рождённый на рельсах

СВОЕМУ ПОЯВЛЕНИЮ НА СВЕТ ТРАМВАЙ ОБЯЗАН ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

Нижний Новгород – родина отечественного трамвая. Именно здесь одна за другую были открыты первые в стране четыре линии. Правда, принадлежали они разным владельцам.

УГЖД. Это сокращение запечатлено на одной из нижегородских трамвайных остановок. Означает – «Управление Горьковской железной дороги». Но, оказывается, оно было в ходу у нижегородцев ещё в начале XX века. И писали его на борту самих трамваев. Аббревиатура расшифровывалась как «Управление городской железной дороги». Правда, нижегородские остряки говорили, что это значит «Увези, Господи, живым домой» – очень уж бывали вагоны переполнены...

Родство названий не случайно. Российский трамвай родился на самой настоящей железной дороге. Русский инженер Фёдор Пироцкий в 1876 году испытал первый его прототип в окрестностях Петербурга на путях станции Сестрорецк.

Карл Сименс, основатель знаменитой немецкой машиностроительной фирмы, прочитав публикацию Пироцкого в русском «Инженерном журнале», вскоре приехал к создателю необычной техники. И в мае 1881 года первый в мире трамвай начал ходить в Грос-Лихтерфельде – пригороде Берлина.

А первый отечественный трамвай задержался с выходом в первый рейс на полтора десятилетия. Пущен он был в Нижнем Новгороде к открытию Всероссийской промышленной и художественной выставки. Инициатором прокладки сразу трёх трамвайных линий стал градоначальник Дмитрий Дельвиг – племянник знаменитого железнодорожного инженера. 8 мая 1896 года между вокзалом и окским мостом прошёл первый трамвай, построенный фирмой всё того же Сименса. Это было рождением в стране современного городского общественного транспорта. Вообще-то, он существовал и раньше, но гужевой. С 1847 года в Москве ходили линейки – большие конные экипажи, пущенные по определённым линиям. А в 1863 году Петербург обзавёлся конкой.

Все эти факты можно почерпнуть в новой книге Юрия Коссого «Нижегородский



ДАЖЕ СЕГОДНЯ ПО УЛИЦАМ НИЖНЕГО НОВГОРОДА КУРСИРУЕТ РЕТРОТРАМВАЙ

наш трамвай». Автор – личность знаменитая. Он почётный работник транспорта РСФСР, инженер-железнодорожник, долгие годы руководивший транспортным хозяйством Горьковского автозавода, а потом четверть века возглавлявший трамвайно-троллейбусное управление в Горьком. Сейчас, несмотря на почтенный возраст, Юрий Маркович работает профессором в Нижегородском архитектурно-строительном университете. В середине 50-х годов он был постоянным автором газеты «Гудок» и с тех пор бережно хранит удостоверение внештатного корреспондента. Сегодня он печатается в журнале «Путь и путевое хозяйство». На его счету монографии и вузовские учебники, труды и научно-популярные книги об истории транспорта. В том числе занимательные и интересные книги о технике для детей.

И, конечно, мемуары. Представьте себе, Юрий Коссой сидел в школе за одной партой с космонавтом Владимиром Шаталовым и учился железнодорожной профессии вместе с известным писателем Вилем Липатовым, придумавшим деревенского детектива Анискина.

История нижегородского трамвая полна необычных событий. Например, здесь он первым в стране начал ходить зимой по льду замёрзшей Оки, а летом – по разводному мосту. Тут же в одной системе с ним начали работать первые российские функуллёры, а в 1924 году трамвай сумел подняться на 100-метровую гору! В некоторые вещи даже и поверить-то непросто. Судите сами: конечная остановка в городе и трамвайный парк на протяжении 70 лет находились в древнем Нижегородском кремле!

Многие яркие сюжеты истории связывают трамвай и железную дорогу. Когда-то они представляли собой в Нижнем Новгороде единую транспортную систему. Вагоны с металлом, стройматериалами, овощами, молоком, крупами доставляли в центр города со станции Мыза особые трамваи. Их называли электровозами. Например, в 1933 году по городу развезли 33 тыс. вагонов.

Юрий Коссой вспоминает инженера-путепроводчика Горьковской магистрали Николая Адрианова. В 1941 году он вместе с начальником трамвайного управления Иваном Юдовым и начальником службы пути Иваном Поповым приспособил для движения поездов с паровозами трамвайную линию через Канавинский мост. Это позволило направить множество эшелонов в обход прифронтовой Москвы.

Железная дорога помогала горьковскому трамваю развиваться после войны. В 50-х годах она передала ему старогодные рельсы после разборки потерявших своё значение путей на станциях Гороховец и Жолнино. Трамвайный парк в Лапшихе сооружали строители-железнодорожники, а точнее, восстановительные поезда треста «Гортрансстрой». Сейчас при этом предприятии работает самый богатый в России музей истории электротранспорта с полутора десятками старинных трамваев и троллейбусов. Ради таких достопримечательностей в Нижний Новгород специальными приезжают знатоки техники, до збузов вооружённые фотоаппаратурами.

Книга Юрия Коссого пропагандирована уникальными снимками. Некоторые из них никогда не публиковались. Они дают нам возможность заглянуть и в конец позапрошлого века, и в совсем недавние десятилетия. Снимки можно разглядывать бесконечно: всё время пытаешься понять, где сделана фотография (ведь город изменился), как на самом деле выглядели старые вагоны. К сожалению, как у большинства сегодняшних книг по истории транспорта, у неё есть один серьёзный недостаток – слишком маленький тираж.

Николай Морохин
Нижний Новгород
ФОТО АВТОРА

КРИМИНАЛ

Слово не воробей

В Костромской области полиция судится с курильщиком-хамом

Сотрудники Ярославского следственного отдела на транспорте Северо-Западного следственного управления на транспорте СК передали в Буйский районный суд дело о публичном оскорблении полицейских.

29 июля некий Кудряшов ехал в пригородном поезде № 6346 по маршруту Шарья – Свеча. На перегоне между станциями Шарья и Поназырево он решил покурить в тамбуре, несмотря на запрещающие знаки.

Проходящие по составу сотрудники полиции сделали ему замечание, предупредив, что он нарушает правила поведения на железнодорожном транс-

порте. В ответ правоохранители услышали потоки нецензурной браны. Недовольный курильщик был задержан и препроводён в ОМВД на станции Буй. Позже в отношении дебошира было возбуждено уголовное дело, обвинительное заключение утвердили Буйский транспортный прокурор Северо-Западной транспортной прокуратуры. Напомним, что пункт 3 статьи 11.17 КоАП влечёт за собой предупреждение или штраф в размере 100 руб. Но на строптивого курильщика, согласно статье 319 УК, может быть наложен штраф до 40 тыс. руб. либо наказание в виде обязательных работ на срок от 120 до 180 часов.

Елена Демиденко

ИНИЦИАТИВА

Понизят градус

В Ульяновске 31 декабря и 1 января запрещено продавать крепкие напитки

Местная администрация не разрешила жителям области приобретать водку или коньяк в канун главного зимнего праздника.

В регионе действует закон, по которому продавать высокоградусный алкоголь можно только в будни. А это значит, что субботу 31 декабря этого года и в воскресенье 1 января следующего жители области будут довольствоваться вином, шампанским или пивом.

По мнению чиновников, закон «О лицензировании и декларировании розничной продажи алкогольной продукции» направлен на приобщение населения к здоровому образу жизни. Отменять постановление по случаю праздников власти не намерены.

Президент Ассоциации импортёров вин Михаил Блинов заметил, что опыт ограничения продажи алкоголя в выходной день, предшествующий первому рабочему, имеет общемировую практику. К ещё одному плюсу ульяновского законодательства эксперт относит переход с крепких видов алкоголя на более лёгкие. «Это развивает культуру потребления алкоголя», – заметил

Блинов. – Но одни лишь запреты не помогут. Людям нужно дать альтернативу».

Адвокат, член правления Московского общества защиты потребителей Людмила Трифонова заявила, что законопроект, принятый в Ульяновской области, требует доработки. «Местные власти вправе принимать свои законы. Но, борясь с алкоголиками, нужно соблюдать интересы обычных граждан. Если у человека день рождения в выходной день, то можно оговорить в законе, что при предъявлении паспорта он вправе купить высокоградусный алкоголь», – выразила свою точку зрения г-жа Трифонова.

Недавним законопроектом жителям Ульяновской области юристы фирмы «Юрист-Арт» Татьяна Сидельникова советуют обратиться в местную администрацию, к президенту РФ или уполномоченному по правам человека. «Хотя существенного нарушения прав человека я в этом не вижу. Власти не накладывают тотального запрета на приобретение алкоголя. Они просто усложняют процедуру», – отметила г-жа Сидельникова.

Алла Панасенко

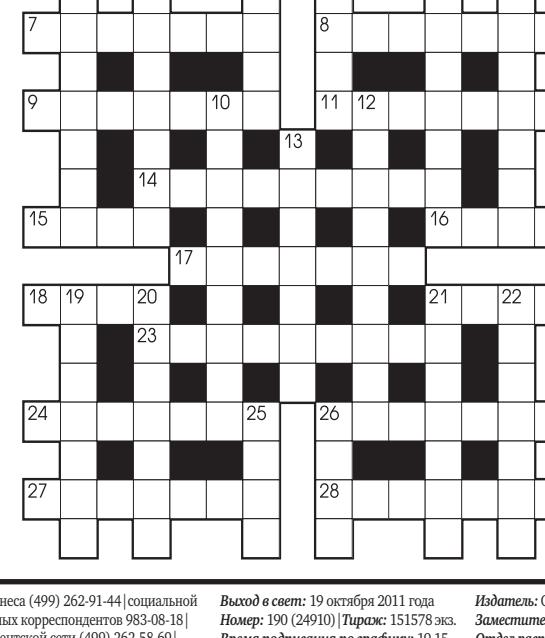
КРОССВОРД

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

7. Её занимают защитники, чтобы враг город не занял. 8. Уважаемый пенсионер на Кавказе. 9. «Хвост», характерный для времён советского дефицита. 11. Только он носит фиолетовую сутану. 14. Зубодробительный агрегат стоматолога. 15. Толковый автор не менее толкового словаря. 16. Весь, постоянно подставляемая под дождь. 17. Геометрическая фигура, ставшая знаменитой благодаря К. Малевичу. 18. Капилляр оросительной системы в Средней Азии. 21. Какую птицу не любят алиментщики? 23. Столица с Капитолием и Белым домом. 24. Был ваш корабль, теперь не ваш, поскольку взят на 26. Прозрачная «долгоиграющая» конфета. 27. Землячка Пабло Пикассо. 28. Страна, в которой лягушки считаются деликатесом.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. На её съезжают водители, чтобы остановиться. 2. В круглом окне днём стекло разбито, к утру снова цело. 3. Анахархия как родственница порядка. 4. Нечто среднее между столовой и рестораном. 5. Произведение писателя, не дотянувшее до повести. 6. Спиртной напиток кустарного производства. 10. Топор – железязка, топорище – 12. Христианский обряд принятия просвирни и вина. 13. Занавеска, закрывающая всё окно. 19. Игрок, которому позволено гонять мяч и руками, и ногами. 20. И часть города, и часть года. 21. Без неё телевизор и слеп, и глух. 22. Безделушка, купленная на память. 25. Квас из этого кувшинка ещё более патриотичен. 26. Московский транспорт, перевозящий в день 22 миллиона пассажиров. 27. Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 18 октября

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

7. Фанфара. 8. Козер. 9. Штурвал. 11. Фонарик. 12. Терек. 13. Морзе. 15. Виола. 16. Мгновение. 18. Противник. 21. Ятель. 22. Накал. 23. Опора. 25. Ваятель. 26. Краевед. 27. Пианино. 28. Палатка.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. Растр. 2. Афоризм. 3. Арбат. 4. Лоток. 5. Вещание. 6. Повидло. 10. Лесостепь. 11. Фейерверк. 14. Егер. 15. Вицин. 17. Агарий. 18. Плотина. 19. Каземат. 20. Тарелка. 23. Олень. 24. Архар.

ГУДОК

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетельство ПИ № ФС77-19219.

Чередители: Журналистский коллектив редакции газеты «