

В ликвидации последнего однопутного участка Транссиба должно помочь государство

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

Правила сертификации и технического регулирования в странах-1520 нуждаются в стандартизации

Прототип трамвая проходил испытания в окрестностях Петербурга на путях станции Сестрорецк

19 октября 2011 года	WWW.GUDOK.RU
среда	WWW.GUDOK.INFO
№ 190 (24910)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная	с 23 декабря	151578
газета	1917 года	экземпляров

От редакции

Огород среди поля

В некоторых центральных дирекциях компании 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 Ростпрофжел 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 продиктовано 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 двигает компанию к выделению различных видов деятельности в отдельные структуры. Но даже по отношению к ДЗО руководство компании пытается сохранить единую идеологию, принципы работы. Россыпь «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

Стрелочный перевод на сети российских железных дорог оборудован устройствами пневмообдувки.

Блиц

Организовали маршруты

На тысячу вагонов в сутки возросла погрузка Кузбасского угля



ФОТО: АЛЕКСАНДР ГОЛУЯКИН

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. Ежедневно отгружали по 7917 вагонов, хотя ещё две недели назад грузили не более 7 тыс.

А до конца октября при ежедневной 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. Разработана и технология взаимодействия перевозчиков с операторами по регулированию адресного назначения собственных полувагонов путём их подбора в маршруты на сортировочной станции Входная. Сейчас по этой технологии уже работают Независимая транспортная компания, «ЗапСибТрансСервис» и «НефтеТрансСервис». Пред-

ложения поработать по такой схеме получили Вторая грузовая компания, «СибУглеМетТранс», «Ю-Транс» и СУЭК. – Что затрудняет решение проблемы? – Нежелание собственников нести дополнительные затраты по формированию маршрутов, а также их заинтересованность в высокодоходных перевозках. – 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

Закон

Упростили процесс

Отмену лицензирования не заменили на альтернативные механизмы контроля



ФОТО: СЕРГЕЙ ГОДИН

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 другими государственными ведомствами,

УПРОЩЕНИЕ ЛИЦЕНЗИРОВАНИЯ НЕ КОСНУЛОСЬ ЛИШЬ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

так как их обязано затребовать там само министерство», – сообщила «Гудку» эксперт отдела правового регулирования эксплуатационной безопасности и технической политики Министерства транспорта Залина Катасонова. «Это сокращает бюрократические процедуры для бизнеса. И, кроме того, лицензии становятся бессрочными, 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 услышали, – говорит Кирилл Соколов. – Теперь закон принят, и его остаётся лишь исполнять». «По новому закону осталось лицензирование перевозок 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 системе лицензирования заменили на допуски к рынку, которые осуществляются профильными саморегулирующими организациями. На железнодорожном транспорте предполагается ввести страхование ответственности, но пока этот механизм ещё не налажен. 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

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 смешанных осадков в виде мокрого снега и снега с дождём. И надо быть готовым к возникновению гололёда, намерзанию и налипаниям мокрого снега на



ФОТО: СЕРГЕЙ ГОДИН

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-

госрочному прогнозу. И подчеркнул, что при подготовке к зиме необходимо проявить особую ответственность. Главная задача, которая сегодня стоит перед железнодорожниками, – выполнение плановых заданий при производстве ремонтно-путевых ра-

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 подошли к разработке оперативного плана по снегоборьбе, технологии уборки снега, их увязке с единым технологическим процессом работы станций. 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

Лента новостей

Полетать 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 нее 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 популяризировать среди населения. «Граждане страны должны знать, что государство их защищает, надо проводить социальную рекламу данного закона», – отметил депутат. Его соколадчик, замминистра внутренних дел Сергей Булавин, сообщил, что в настоящее время программа госзащиты действует в отношении 1754 человек.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

ВЛАСТЬ

Право на тариф



Вчера председатель правительства Владимир Путин в Санкт-Петербурге встретился с главой ОАО «РЖД» Владимиром Якуниным. 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. – Докладывая: 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.

Сов. 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 Смирныховском районе Сахалинской области. Директор организации не обеспечил подержание 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 железная 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 грузоперевозок заморозил строительство. Сейчас необходимость вторых путей очевидна. Мост не

Строительство вторых путей не нужно начинать с нуля: опоры для них уже есть

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 магистрالي. 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 объездной маршрут, по которому следуют товары внешней погрузки 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 ещё и развить маршруты внутригородских электропоездов, пустив их с интервалом 10–15 минут, что существенно разгрузит город. На достройку вторых путей моста необходимо 2 млрд руб. По словам начальника КрЖД Владимира Рейнгаардта, железнодорожникам в одиночку справиться с этим проектом не под силу.

Олесь Мизинко, сов. корр. «Гудка» Красноярск

СЕРВИС

Билет по звонку

ФПК ПРЕДЛАГАЕТ ПАССАЖИРАМ ЕЩЁ ОДИН ВАРИАНТ ЗАКАЗА ПРОЕЗДНЫХ ДОКУМЕНТОВ

С 17 октября билеты на поезд дальнего следования пассажиры могут заказать по телефону Единого информационно-сервисного центра ОАО «РЖД» (ЕИССЦ). Новая услуга была введена ОАО «Федеральная пассажирская компания», чтобы повысить привлекательность железнодорожных перевозок и качество обслуживания пассажиров. Как сообщили «Гудку» в компании, предварительный заказ билетов распространяется на поезда, курсирующие как по территории России, так и в направлении стран СНГ и Балтии. При этом, чтобы оформить билет, пассажиру достаточно будет позвонить по телефону ЕИССЦ ОАО «РЖД»: 8-800-775-00-00 и продиктовать данные документа, удостоверяющего личность пассажира. Звонок из любого региона России на этот номер совершенно бесплатный. Кроме того, услуга доступна для пассажиров в любое время суток. Однако пассажир должен точно знать, когда намерен совершить поездку, поскольку по-

сле заказа билеты необходимо оплатить в течение трёх суток. Как рассказали «Гудку» в ОАО «ФПК», пока эта услуга доступна только в столичном регионе, так как оплатить и получить билет можно только в кассах сервис-центра Московского железнодорожного агентства. К примеру, пассажир из Владивостока может позвонить и заказать билет на поезд, однако забрать его он сможет только в столице. Между тем заказанный по телефону билет пассажиру всё же обойдётся несколько дороже его номинальной цены. Как объяснил «Гудку» не пожелавший представиться сотрудник ЕИССЦ ОАО «РЖД», помимо стоимости проезда, пассажиру придётся заплатить сервисный сбор в размере 300 руб. При стоимости плацкартного билета, например, 600 руб. услуга в 50% от цены достаточно дорогостоящая. В любом случае выбор у пассажиров большой. Они могут приобрести билеты в кассе без всяких сборов или оплатить билет онлайн, минуя кассу и очереди.

МАРИЯ КАРАСЁВА

Мы идём одним путем!

TRANСПОРТНОЕ ОБОЗРЕНИЕ ПРОСТРАНСТВА 1520 СТРАНЫ СНГ И БАЛТИИ ОБЩИЙ СТАНДАРТ ОБЩИЙ ПУТЬ ОБЩИЕ НОВОСТИ

ПОДПИСНОЙ ИНДЕКС: 19994

ПО ВОПРОСАМ ПОДПИСКИ: (499) 262-89-68; ROPRISKA@GUDOK.RU

WWW.GUDOK.RU/1520

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 «Росжелдорснаб» Алексей Богатырёв. – Там не должен подолгу храниться инвентарь: получили железнодорожные инструмент, спецодежду, комплектующие – и быстрее 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 берегает горячее для автопогрузчика».

Всего несколько дней ушло на образцовую организацию работы материального склада на станции Агрыз, обслуживающего Ижевский регион Горьковской магистрали. При этом средств потребовалось не больше, 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 Илнур Исхаков. С помощью условного цвета решили сделать их заметными издали. Например, места хранения спецодежды помечены красным, а химических реактивов и красок – жёлтым. «Помещение, где хранятся разные виды спецодежды, обозначено на плане при входе, на

В ходе обстоятельной сортировки материальных ценностей выяснилось, кто из клиентов не торопится их вывозить. Им немедленно об этом напомнили, и тут же многие полки опустели. Остатки уменьшились в несколько раз. Это существенная экономия места и средств, учитывая, что за первые восемь месяцев нынешнего года через склад прошло ценностей на 185 млн руб. Склад в Агрызе – уже четвёртый на Горьковской маги-

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

полках крупные номера размеров, – объясняет кладовщица Рания Ковезина. – Всего за две минуты всё, что требовали, 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 порядком 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 Агрыз

СОГЛАШЕНИЕ

Нашли партнёра

FESCO ОРГАНИЗОВАЛА СПОСОБ 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 единица. Соглашение акционеров было подписано президентом и председателем правления ООО «Транспортная группа ФЕСКО» Сергеем Генераловым и председателем правления BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG. Дет-хольдом Аденем.

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 европейских 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 знание группой FESCO местного рынка, портфель активов и сервисов на всей территории России.

ЛЕОНИД ГРИГОРЬЕВ

СОТРУДНИЧЕСТВО

Тенденции развития

РОССИЙСКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ СЕКТОР ПРИВЛЕКАТЕЛЕН ДЛЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТОРОВ



ФОТО: СЕРГЕЙ СЛАВЧЕНКО

В ТЕЧЕНИЕ ТРЁХ БЛИЖАЙШИХ ЛЕТ НЕМЕЦКИЙ КОНЦЕРН SIEMENS СОБИРАЕТСЯ РЕАЛИЗОВАТЬ В РОССИИ ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ НА СУММУ 1 МЛРД ЕВРО.

Об этом заявил глава немецкого концерна Петер Лешер, выступая в минувший понедельник на ежегодном заседании Консультационного совета по иностранным инвестициям, которое провёл председатель Правительства России Владимир Путин.

Как пояснил позднее на специально созванной пресс-конференции г-н Лешер, наряду с энергетикой, перспективным рынком в РФ является железнодорожный сектор, которому Siemens совместно с российскими партнёрами может поставлять высокие технологии.

Например, основанное в прошлом году совместно с российской Группой «Синара» предприятие должно выполнить крупные заказы на производство современных грузовых локомотивов и пригородных поездов. На расширение производственных мощностей этого СП немцы готовы выделить из бюджета концерна около 200 млн евро.

Дополнительные инвестиции – 20 млн евро – будут перечислены на расширение расположенного в Санкт-Петербурге совместного предприятия по производству асинхронных приводов.

УВЕЛИЧЕНИЕ ВДВОЕ ПАРКА «САПСАНОВ» СТАВИТ ВОПРОС ОБ ОБЕСПЕЧЕНИИ ИХ РЕМОНТА И ОБСЛУЖИВАНИЯ

Также компания Siemens намерена участвовать в тендере на создание инфраструктуры высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСЖМ-1) Санкт-Петербург – Москва, который должен состояться до конца 2011 года.

Сегодня на российских производствах

«Если с экономической точки зрения будет целесообразно не строить предприятия с нуля, а приобретать активы в сфере электромашиностроения, производства средств автоматизации, в будущем мы можем рассматривать вопрос о покупке уже действующих компаний», – заключил глава концерна.

Тем временем ОАО «РЖД» предложило немецкому концерну Siemens построить инфраструктуру для обслуживания и ремонта немецких высокоскоростных по-

Siemens пока не намерен покупать активы дочерних компаний ОАО «РЖД», хотя они его привлекают

Siemens уже работают около 4 тыс. специалистов. В ближайшие годы это число будет удвоено, так как компания собирается существенно расширить своё присутствие на российском рынке.

В таких регионах, как Свердловская, Ленинградская, Воронежская области и Пермский край, будут созданы новые или расширены старые площадки для производства, исследований и разработок (НИОКР), а также для инжиниринга и сервиса.

Впрочем, укрепляясь на российском рынке, Siemens, по словам Петера Лешера, пока не намерен обзаводиться активами дочерних компаний ОАО «РЖД», пусть даже некоторые из них в концерне считают «весьма заманчивыми».

ездов в депо Металлострой Октябрьской дороги, поскольку количество поездов «Сапсан» вырастет вдвое. Как сообщил старший вице-президент РЖД Валентин Гапанович при покупке дополнительных поездов, у Siemens возникнет проблема в организации площадей для ремонта. «Мы сделали предложение Siemens, чтобы он вложил деньги и построил соответствующую инфраструктуру в России», – сказал старший вице-президент.

Он добавил, что РЖД готовы для реализации этого проекта освободить депо от своих электропоездов. Объём необходимых инвестиций в проект стороны ещё не просчитывали. Вопрос обсуждается.

ВЛАДИСЛАВ КУКРЕШ

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 ТрансфрединБанком, 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 «Севтехотранса» 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 прора-



ФОТО: ПРЕСС-СЛУЖБА ПГК

ботан, но мы не уверены, что сделка имеет смысл с учётом существующих финансовых и в целом макроэкономических рисков», – сообщил 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 ООО «Трансойл» Андрей Гомон.

Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин ранее отмечал, что считает не самым разумным шагом продажу акций ПГК и «ТрансКонтейнера» в текущих рыночных условиях. Однако принятое решение 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 полувагонами 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 вызывать 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, назначенного на 28 октября. Как отмечает Евгений Алексеев, фаворита однозначно могут определить только результаты аукциона. «До этого момента любые предположения 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.

НАТАЛЬЯ РЕШЕТНЯК
ТАТЬЯНА МАКСИМОВА

ДОЧКИ

Полный комплект

ВГК СФОРМИРОВАЛА УСТАВНЫЙ КАПИТАЛ

УСТАВНЫЙ КАПИТАЛ ОАО «ВТОРАЯ ГРУЗОВАЯ КОМПАНИЯ» СФОРМИРОВАН В ПОЛНОМ ОБЪЁМЕ. ВАГОННЫЙ ПАРК, ВНЕСЁННЫЙ ОАО «РЖД» В ОПЛАТУ ИМУЩЕСТВЕННОЙ ЧАСТИ УСТАВНОГО КАПИТАЛА ОАО «ВГК», В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ СОСТАВЛЯЕТ БОЛЕЕ 150 ТЫС. ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ БОЛЕЕ 110 ТЫС. ПОЛУВАГОНОВ, ОКОЛО 25 ТЫС. КРЫТЫХ ВАГОНОВ, БОЛЕЕ 10 ТЫС. ПЛАТФОРМ И БОЛЕЕ 3 ТЫС. ПРОЧИХ.

«В соответствии с утверждённой в прошлом году бизнес-моделью компания получила от своего учредителя – ОАО «РЖД» – всё полагающееся ей имущество. Этапы процесса имели чёткие временные границы, и завершён он был в предельно сжатые сроки – менее чем за год», – отмечает генеральный директор ОАО «ВГК» Виталий Евдокименко. По его словам, в дальнейшем переданный ОАО «ВГК» парк будет модернизирован и обновлён, а после завершения формирования филиальной сети компания приступит к полномасштабной работе на всей сети РЖД.

По сообщению ВГК, после завершения процедуры передачи подвижного состава оплаченный капитал компании составляет 46,4 млрд руб.



ФОТО: ТАТЬЯНА ГОРБАЧЕВА

ВГК УКОМПЛЕКТОВАЛАСЬ СТАРЫМИ ВАГОНАМИ И ГОТОВА ПОКУПАТЬ НОВЫЕ

Напомним, ранее первый заместитель генерального директора «Уралвагонзавода» Владимир Шмаков заявлял о том, что корпорация ведёт переговоры с ВГК о поставке 40 тыс. единиц подвижного состава общей стоимостью более 126 млрд руб. По его словам, в течение четырёх лет планируется ежегодная поставка 10 тыс. единиц. Из них полувагоны составят 7 тыс., а цистерны – 3 тыс. «Вряд ли стоит ожидать большой прирост доли рынка у ВГК, учитывая, что износ инвентарного парка у них составляет

где-то 70–80%, – полагает аналитик «Атон» Никита Мельников. – Новые вагоны, учитывая, что поставят их не одновременно, едва перекроют выбывание устаревших».

Аналитик ИФК «Метрополь» Андрей Рожков считает, что за счёт закупки новых вагонов парк ВГК может со временем вырасти на 20–25%. Он отметил, что, учитывая постоянный дефицит подвижного состава у грузоотправителей, новые вагоны будут активно востребованы на рынке.

ДЕНИС ВИКСНЕ
ВЛАДИМИР КОЗЛОВСКИЙ

РЫНОК

Отраслевой бум

Производство цемента увеличивается, а экспорт падает

В СЕНТЯБРЕ НА 12 ТЫС. ТОНН, ИЛИ НА 12%, ВЫРОСЛИ ОБЪЕМЫ ИМПОРТНЫХ ПЕРЕВОЗОК ЦЕМЕНТА ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ – ДО 116 ТЫС. ТОНН. ОБЪЕМЫ ЭКСПОРТА УПАЛИ НА 13% (13 ТЫС. ТОНН) – ДО 87 ТЫС.

При этом за девять месяцев объёмы импорта цемента по железной дороге увеличились в полтора раза, на 51%, к 2010 году и составили 583 тыс. тонн.

«Рост импорта объясняется двумя причинами: дефицитом специализированных вагонов в стране и спекулятивным ростом цен на цемент. Белоруссия вынуждена экспортировать цемент в том числе по причине экономического кризиса, при котором выгоднее продавать товар за пределы республики, получая при этом валюту», – отметил директор по маркетингу компании «СМППро» Евгений Высоцкий.

Аналитик отдела анализа рынка акций ЗАО «ТКБ Капитал» Анатолий Высоцкий сообщил, что цены в России выросли до той планки, когда иностранцам стало выгодно везти товар к нам. «По данным Министерства экономического развития РФ, цены на цемент у производителей с начала года выросли на 33,6%, до 2,9 тыс. руб. за тонну. Похоже, что это тот уровень, который позволяет импортёрам не только держать долю на российском рынке, но и зарабатывать прибыль. Основные страны – импортёры цемента за восемь месяцев – это Турция (28,8%), Эстония (10,1%), Белоруссия (11,8%) и Китай (9,1%). Сейчас критичным рост импорта называть не стоит. В годы кризиса мы наблюдали цену в районе \$150 за тонну цемента, вот тогда турецкие производители пытались захватить наш рынок», – отметил эксперт.

Директор по коммуникациям «СМППро» Роман Куприн отметил, что снижение отгрузок цемента железнодорожным транспортом в сентябре достигло 6% по сравнению с последним летним месяцем. «Всего в сентябре железная дорога вывезла 3,5 млн тонн. Структура перевозок в сентябре по видам вагонов претерпела изменения по отношению к августу. С 70 до 73,5% увеличилась доля хоппер-цементовозов, а доля крытых вагонов и полувагонов снизилась с 20 до 16,5%. На зерновозы и прочие вагоны, как и раньше, приходится около 10% объёма», – рассказал Роман Куприн.

Общая годовая производственная мощность цементной отрасли находится на уровне 78 млн тонн. В ближайшие три-четыре года ожидается дополнитель-



В ПОСЛЕДНЕЕ ВРЕМЯ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ ПЕРЕВОЗОК ЦЕМЕНТА НА 3,5% УВЕЛИЧИЛАСЬ ДОЛЯ ХОППЕР-ЦЕМЕНТОВОЗОВ

ный ввод мощностей до 30 млн тонн. Два последних летних месяца цементные заводы России работали на полную мощность. В июле и августе текущего года были достигнуты рекорды в производстве цемента за месяц, производство достигло 6,5 млн тонн.

Помимо уже действующих заводов по производству цемента планируется открытие новых предприятий и

на разведанных территориях можно получить около 250 млн тонн сырья. Планируется, что предприятие, которое откроется в 2015 году, будет выпускать до 2 млн тонн цемента в год. Даже если в дальнейшем мощность завода увеличится вдвое, Суражское месторождение цементных мергелей позволит обеспечить его работу более чем на 50 лет.

Президент холдинга «Евроцемент груп» Михаил Скороход сообщил, что к 2015 году будут введены в эксплуатацию новые заводы мощностью 11,7 млн

В ближайшие три-четыре года ожидается дополнительный ввод мощностей по производству цемента

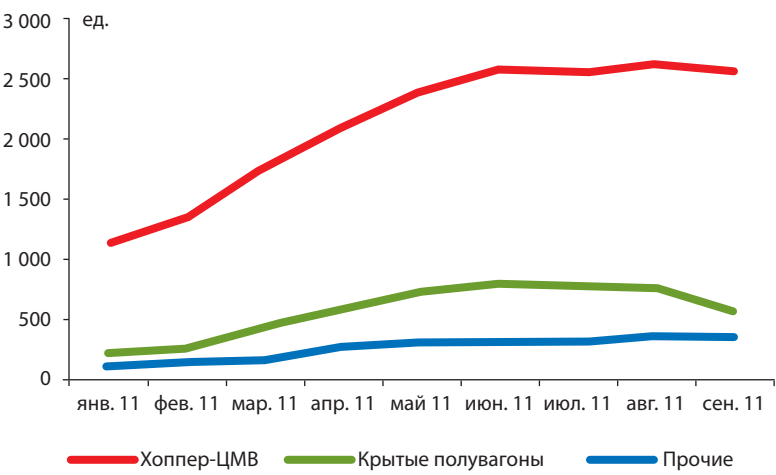
освоение месторождений. Импорт, выросший почти в два раза, поражает при наличии в стране собственных ресурсов. К примеру, в Суражском районе Брянской области нашли месторождение цементных мергелей. Пласт залегает близко к поверхности, что позволит разрабатывать карьер открытым способом, без взрывных работ. По данным «Брянскеологии»,

тонн цемента. По его словам, компания намерена реализовать программу по развитию и совершенствованию транспортной инфраструктуры: до 2013 года планируется увеличение парка вагонов в оперативном управлении до 10–12 тыс. единиц для поддержания возрастающего грузооборота.

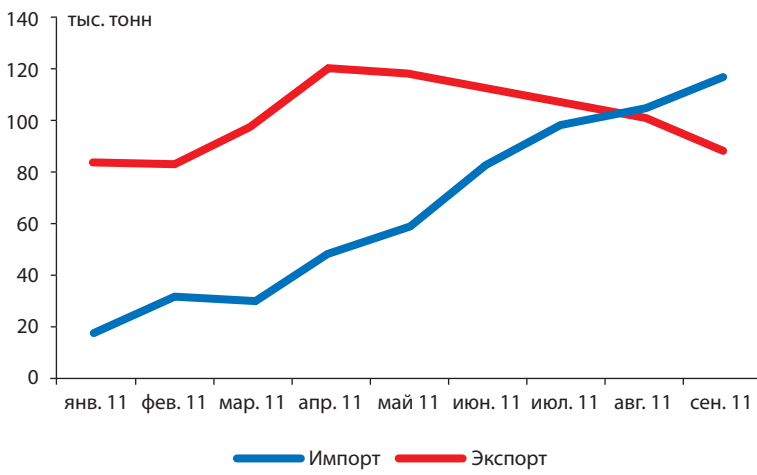
ТАТЬЯНА МАКСИМОВА

В досье

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ПЕРЕВОЗОК ЦЕМЕНТА ПО ВИДАМ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА



ОБЪЕМЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК ЦЕМЕНТА



Ставки

Закономерное повышение

Угольные компании переживут рост транспортных тарифов

ТАРИФЫ НА ПЕРЕВОЗКИ УГЛЯ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ С 1 ЯНВАРЯ 2012 ГОДА МОГУТ ВЫРАСТИ БОЛЕЕ ЧЕМ НА 6%, СООБЩИЛ РУКОВОДИТЕЛЬ ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ПО ТАРИФАМ СЕРГЕЙ НОВИКОВ.

Это связано с отменой части исключительных тарифов, предусмотренной соглашениями о создании Таможенного союза. На перевозки ряда грузов, в том числе и угля, они будут отменены в 2012 году.

Некоторые эксперты считают, что в связи с повышением тарифов многие угольные компании значительно сократят свои железнодорожные перевозки, так как тарифная составляющая сделает их деятельность нерентабельной. По оценке независимого эксперта в сфере угольных перевозок Валерия Артемченко, доля транспортных расходов в конечной цене угля и сегодня достаточно высока, поэтому увеличение тарифов в первую очередь отразится на потребителях. «Тариф на перевозку угля по железной дороге ежегодно увеличивают на 8–12%. Увеличение тарифа на энергоносители моментально скажется на всём народном хозяйстве. В результате подскочит цена на металл, розничная цена угля,



УГОЛЬЩИКИ ОПАСАЮТСЯ РЕЗКОГО СКАЧКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТАРИФОВ И ГОТОВЫ ИСКАТЬ АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ СПОСОБЫ ДОСТАВКИ

что скажется на системе ЖКХ», – считает эксперт.

По словам заместителя начальника департамента по маркетингу грузовых перевозок и тарифной политике ОАО «РЖД» Александра Хатьянова, увеличение ставок на перевозки угля является справедливым шагом, поскольку в предыдущие годы рост тарифов на железнодорожные перевозки значительно отставал от темпов роста цен в угольной отрасли. «При этом говорить о каком-то возможном сокращении объёмов перевозок не приходится, так как конъюнктура на угольном

рынке такова, что вполне может пережить увеличение тарифов», – добавляет он.

Как отмечает руководитель дирекции по железнодорожным перевозкам ОАО «Сибирской угольной энергетической компании» Илья Ястребов, индексация в размере 6%, которая заложена в правительственной программе – укладывается в нормы. Однако, по его мнению, увеличение должно произойти со второго полугодия и выше 6% тариф поднимать нельзя – в этом случае грузоотправители будут искать альтернативу железной дороге.

НАТАЛЬЯ РЕШЕТНЯК

РЕШЕНИЕ

Запрут на замок

Правительство не исключает ограничения вывоза зерна за рубеж

РОССИЙСКОЕ ПРАВИТЕЛЬСТВО СОБИРАЕТСЯ ВВЕСТИ ОГРАНИЧИТЕЛЬНУЮ ПОШЛИНУ НА ВЫВОЗ РОССИЙСКОГО ЗЕРНА ЗА РУБЕЖ, ЕСЛИ ЕГО ЭКСПОРТ ПРЕВЫСИТ 23–24 МЛН ТОНН. БОЛЬШОЙ ОБЪЁМ, ПО МНЕНИЮ ПЕРВОГО ВИЦЕ-ПРЕМЬЕРА ВИКТОРА ЗУБКОВА, СОЗДАСТ УГРОЗУ ДЕФИЦИТА ВНУТРИ СТРАНЫ И РЕЗКОГО СКАЧКА ЦЕН.

«Для того чтобы объём экспорта не достиг 30 млн тонн, не исключено введение экспортных пошлин на зерно, соответствующие документы в настоящее время министерство готовит», – сообщила в минувшую пятницу министр сельского хозяйства РФ Елена Скрынник.

По прогнозу Минсельхоза, валовой сбор зерна в этом году составит 90–92 млн тонн. Для обеспечения внутренних потребностей России необходимо 72 млн тонн зерна.

Ранее первый вице-премьер Виктор Зубков заявлял, что механизм таможенного регулирования зернового экспорта согласован со всеми министерствами и ведомствами, соответствующий документ будет направлен в правительство до 1 ноября 2011 года. По словам г-на Зубкова, эта мера позволит избежать дефицита зерна на внутреннем рынке и сохранить



стабильные цены, которые в настоящее время находятся на уровне 7 тыс. руб. Однако вице-премьер считает их завышенными. По его мнению, реальная стоимость тонны российского зерна – 5,6–6,5 тыс. руб.

В свою очередь, эксперт департамента оценки «2К Аудит – Деловые Консультации/Морисон Интернешнл» Ирина Воробьева полагает, что опасения чиновников относительно возможного дефицита зерна внутри страны и последующего за этим скачка цен завышены.

«Да, решение о введении экспортных пошлин стимулирует усиленный экспорт зерна.

РЕГУЛИРОВАНИЕ

По новой формуле

МЭР ПРЕДЛАГАЕТ ПРОГРЕССИВНУЮ ШКАЛУ ПОШЛИН НА МЕТАЛЛЫ



МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ ВНЕСЛО В ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРОЕКТ ПОСТАНОВЛЕНИЯ С НОВЫМ МЕХАНИЗМОМ РАСЧЁТА ПОШЛИНЫ НА ЭКСПОРТ МЕДИ И НИКЕЛЯ. НОВОВВЕДЕНИЕ МОЖЕТ БОЛЬНО УДАРИТЬ ПО НЕБОЛЬШИМ КОМПАНИЯМ.

Российский экспорт металлов падает. По данным Федеральной таможенной службы (ФТС), за восемь месяцев 2011 года экспорт меди снизился на 73,5%, до 83,2 тыс. тонн, никеля – на 41,6%, до 89,3 тыс. тонн. В стоимостном выражении поставки этого сырья сократились с \$2,157 млрд (результат аналогичного периода 2010 года) до \$770,2 млн и с \$3,218 млрд до \$2,297 млрд соответственно.

Сократились также вывоз за рубеж чугуна на 3%, ферросплавов – на 5%, полуфабрикатов из железа и нелегированной стали – на 25,1%, проката плоского из железа и нелегированной стали – на 20,6%.

Мировые цены на металлы также падают. «Стоимость меди за последний год со своего максимального значения выше \$10,1 тыс. скорректировалась до уровня \$7,548 тыс., показав минимум на \$6,6 тыс.», – говорит эксперт компании LoginFX Вячеслав Орский.

Но сокращение экспорта металлов и падение их стоимости не помешали Минэкономразвития внести в правительство проект постановления с новым механизмом расчёта пошлины на экспорт меди.

Теперь ставка экспортного сбора будет формироваться с учётом цены, сложившейся на Лондонской бирже металлов (LME) в предыдущем квартале. Ранее действовала единая ставка в 10%. Однако если в отношении меди пока нет конкретных сроков вступления

ПАДЕНИЕ ЭКСПОРТА МЕТАЛЛОВ СКАЗЫВАЕТСЯ НА ДОХОДАХ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

в силу новых пошлин, то экспортёры никеля будут платить по прогрессивной шкале уже с 5 декабря текущего года.

«Данная инициатива привязки стоимости пошлины к цене, сложившейся на LME в прошедшем квартале, больше ассоциативно напоминает формирование цены на контрактный газ «Газпрома» для европейских потребителей, где цена привязана к нефтяной корзине. Этот вариант, если он будет принят, станет работать на повышение, и цена экспортной пошлины хоть и станет плавающей, но будет держать российских металлургов в постоянном напряжении», – считает эксперт УК «Солид Менеджмент» Андрей Левшин.

Кроме того, отмечает эксперт, экспорт металлов и никеля в последнее время и без нововведений правительства упал. «При этом практически весь экспорт приходился как раз на страны дальнего зарубежья (возможно, этот момент и подтолкнул рассмотреть в качестве привязки цены на LME), а так как большая часть поставок металлов приходится на долю РЖД, то и доходы от этой деятельности у компании существенно сократились», – продолжает г-н Левшин. Соответственно, при дальнейшем падении экспорта убытки российских железнодорожников будут ещё больше.

Впрочем, аналитик прогнозирует, что в вопросе экспорта погоду определяют ценовая конъюнктура и мировой спрос на эти металлы. С учётом усиления роли в мировой экономике Азиатского региона можно предположить, что часть поставок сместится туда.

ГАЛИЯ ШАКИРОВА

СОТРУДНИЧЕСТВО

Ставка на обмен

РОССИЙСКИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ СТАНДАРТЫ ИНТЕРЕСНЫ ЕВРОПЕ



Президент Латвии Андрис Берзиньш (в центре), главы ОАО «РЖД» Владимира Якунина и LDz Угис Магонис (крайний слева) обменялись впечатлениями о форуме

ПРОБЛЕМЫ 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-логистик». 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 Шмукстс 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 разрабатываемом проекте интеграции систем ГЛОНАСС, GPS и «Галилео», реализация которого, по его словам, значительно снизит инвестиционные затраты компании. 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 перечислял доводы в пользу реализации многоуровневого проекта, то его латвийский коллега Угис Магонис выразил явный скепсис по поводу его экономической обоснованности. По мнению главы LDz, понадобится ещё немало времени, чтобы её доказать.

МАРГАРИТА МЕНЬШАКОВА
Рига

ИНТЕРВЬЮ

Избирательное субсидирование

МИНИСТЕРСТВО ФИНАНСОВ НЕ СПЕШИТ ОКАЗЫВАТЬ ПОДДЕРЖКУ РАЗВИТИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Игорь Кузин, ДИРЕКТОР ДЕПАРТАМЕНТА БЮДЖЕТНОЙ ПОЛИТИКИ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА, ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА, ПРИРОДОПОЛЬЗОВАНИЯ И АПК МИНИСТЕРСТВА ФИНАНСОВ РФ



ФОТО ПРЕСС-СЛУЖБЫ МИНИСТЕРСТВА ФИНАНСОВ

ОАО «РЖД» ПРЕДЛАГАЕТ ГОСУДАРСТВУ НАЙТИ СРЕДСТВА ДЛЯ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И УВЕЛИЧЕНИЯ ПРОВОЗНЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ, ЧТО БЛАГОПРИЯТНО ПОВЛИЯЕТ НА РАЗВИТИЕ ВСЕЙ ЭКОНОМИКИ. О ТОМ, КАКИЕ ПРОБЛЕМЫ СУЩЕСТВУЮТ ПРИ ФИНАНСИРОВАНИИ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ В СТРАНЕ, «Гудку» РАССКАЗАЛ ИГОРЬ КУЗИН.

– Игорь Робертович, недавно Федеральная служба по тарифам приняла методику экономически обоснованных затрат, и вокруг неё сразу пошли споры, так как она показала необходимость роста тарифов сразу на 23%, Минэкономразвития с ней, к примеру, категорически не согласно. А каково отношение вашего ведомства?

– Разработанная методика должна показывать, на какой процент нужно увеличить стоимость грузовых железнодорожных перевозок, чтобы покрыть расходы на их организацию. На основании этих данных правительство уже принимает решение, будем или не будем поднимать тариф на этот уровень. Если мы регулируем тарифы и с методикой все согласны, устанавливается либо экономически обоснованный уровень тарифа, либо принимается решение о компенсации недополученных доходов в связи с деиндексацией тарифа. Единственный акционер ОАО «РЖД» – это государство, и как любой акционер оно заинтересовано в эффективном функционировании своей компании. Но мы говорим о другом: 23% – это расчёты ОАО «РЖД», а расчёты Минэкономразвития России – 6%, и они тоже считают это обоснованным. В идеале экономика должна функционировать так, чтобы для ОАО «РЖД» устанавливали тариф на рыночном уровне. А насколько можно сейчас поднять цены – этот вопрос регулируется правительством исходя из экономической целесообразности. В то же время надо понимать, что если принятие экономически обоснованного, покрывающего все издержки тарифа, приведёт к резкому увеличению стоимости перевозок, тогда за финансовой поддержкой в правительство обратятся уже угольщики, сельскохозяйственные производители, строители и представители других отраслей, пользующиеся услугами данных перевозчиков.

В соответствии с решениями Правительственной комиссии по бюджетным проектам на очередной финансовый год и плановый период индексация тарифа на грузовые железнодорожные перевозки в 2012 году установлена на уровне 6%. Чтобы не допустить сокращения плана работ компании по капитальному ремонту железнодорожной инфраструктуры, в 2011–2012 годах предусмотрена государственная поддержка в сумме 40,0 млрд руб. В 2011 году на 17,8 млрд руб. будет увеличен уставный капитал компании, а в 2012-м предполагается предоставить субсидии в сумме 22,2 млрд руб. на проведение работ по капитальному ремонту объектов инфраструктуры.

– Сейчас возникла проблема с пропускными способностями, из-за потерь в регулировании тарифов ОАО «РЖД» не может развивать необходимые направления, и расчёт показывает, что к 2015 году компания не сможет вывезти 230 млн тонн дополнительно предъявленных грузов...

– Это вопрос макроэкономический, будет ли потребность у российской и мировой экономики в этих тоннах груза или не будет. У ОАО «РЖД» как вариант существует



ФОТО ПРЕСС-СЛУЖБЫ РЖД

КТО БУДЕТ ОПЛАЧИВАТЬ МАСШТАБНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО, ПОКА НЕПОНЯТНО

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 средства грузоотправителей с учётом их потребности в указанной инфраструк-

обоснованным тарифам, их готовность сразу сокращается в десять раз. Кроме того, строительство инфраструктуры для бизнеса – это не первоочередная prerogative 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 ездит по ним все желающие, а железные – это уже на средства РЖД. Получается несколько несправедливо...

– Зимание платы ОАО «РЖД» за пользование инфраструктурой и 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

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 возможности увеличить производство на десятки миллионов тонн, но если спросить их, готовы ли они вывозить уголь по экономически

компаниями и предпринимателями бесплатно. Конечно, здесь возникает вопрос справедливости: почему они за это не должны платить? Поэтому сейчас как раз одно из направлений реализации новой транспортной политики состоит в строительстве платных автодорог.

– ОАО «РЖД» обращалось к Минфину с просьбой выпустить инфраструктурные облигации для финансирования расширения пропускных способностей. Министерство считает возможным это сделать?

– Инфраструктурные облигации – это когда коммерческая организация для конкретного проекта сама привлекает финансирование путём размещения облигаций. Государство же выпускает ценные бумаги в целях финансирования дефицита федерального бюджета или погашения государственных долговых обязательств. Выпуск «целевых» облигаций Российской Федерацией законодательством не предусмотрен. ОАО «РЖД» обладает устойчивыми 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

стало 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 расходовных 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 молчит, 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 болезненная 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, авось, что-то и дадут.

Тем не менее из-за упомянутых разногласий 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

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»



РЕКЛАМА

ВАШЕ ПРАВО

Отпуск не продлят, но больничные оплатят

На вопросы читателей «Гудка» отвечает главный правовой инспектор труда Рос-профжела Яков Купревев.

– Работнику предоставлен отпуск с последующим увольнением по собственной инициативе. Расчёт был произведён, 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. Как 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 выражаю 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 радужного отношения к пассажирам, я отметила для себя, что в вагоне было очень чисто и уютно.

В каждом действии опытного проводника чувствовался 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.

Разъяснение

Билет для северян

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



ФОТО: СЕРГЕЙ ГОДИН

– Знаю, что как железнодорожнику мне полагается билет формы БГ, который выписывается раз в два года. Смогу ли я выписать этот билет, если прошло всего полтора года с момента моего поступления на работу? И в каком документе можно прочитать об условиях его получения?

Александр Акимов
Усть-Илимск
Иркутская обл.

– Уважаемый Александр Викторович! Право проезда по билету установленной формы (транспортному требованию) предусмотрено пунктом 4.2.4 колдоговора 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 издвигении детям в возрасте до 18 лет (не более чем двум) один раз в два

Бесплатный билет северянам и комфорт в пути гарантируют

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.

Леонид Ян,
и.о. начальника службы
предоставления услуг инфраструктуры
в пассажирских сообщениях ВСЖД

Поступок

Моё призвание – дорога

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 одну из смен задержал на путях злоумышленника, промышленявшего 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», – огоршил меня Николай. И пояснил: «Пойти туда мне посоветовал отчим. А он был для меня непререкаемым авторитетом. Но прорулился там два года и забрал документы. А мать смирится не 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 коллектив 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 трудятся в дистанции. С благодарностью вспо-



ФОТО: СЕРГЕЙ ЗОЛНОВ

Николай Ярцев героем себя не считает – он сделал то, что должен сделать любой на его месте

минает Ярцев и об Алексее Александровиче Шкуте. Он отлично разбирался в технике и многому его научил. Наставники и убедили Николая: если он хочет чего-то достичь, надо получить высшее образование. Ведь железная дорога с каждым годом оснащается всё более сложным электронным оборудованием, а времена специалистов-практиков прошли безвозвратно. Николай поступил в Российскую открытую академию транспорта на факультет управления пассажирскими перевозками по специализации «автоматика, телемеханика и связь». Хотя учиться без отрыва от производства нелегко. Но главные трудности уже позади, сейчас он уже на четвёртом курсе, пора задуматься о теме будущего диплома.

«Меня только в этом году перевели из электромонтёров в электромеханики», – говорит Ярцев. – Коллектив у нас небольшой, всего девять человек, четверо из них, в том числе и я, являются дежурными по смене. Работа у нас ответственная, ведь какая бы ситуация на линии ни возникала, мы обязаны обеспечить бесперебойную работу всех устройств СЦБ на участке от 16-го до 604-го километра скоростной линии Санкт-Петербург – Москва.

Работать в дистанции Николай Ярцев пришёл, когда там уходили на пенсию ветераны, а их должности занимала молодёжь. Вот и получилось, что Николай в 27 лет стал од-

ним из самых опытных специалистов. Теперь уже к нему новички обращаются за советом и помощью.

«Он квалифицированный специалист, а главное – надёжный, человек, на которого можно всегда положиться – так отзываются о нём старший электромеханик Артём Борисов. – Это подтверждает и случай с задержанием вора цветных металлов...

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 одно 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 путейском

стыке 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. По рации связался с дежурным по станции, сообщил о случившемся. Но, когда дозволивался в дистанцию, мужчина вырвался и бросился наутёк. Только убежать от меня ему не удалось, я его нагнал, а тут как раз и охрана 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, воришка 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 те 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 выполнял 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 жалует ли он, что сменил тёплое место в баре на железную дорогу?

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

Обратная связь

Стаж с уточнениями

Для досрочного выхода на льготную пенсию нужны дополнительные обстоятельства

– 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 Щербakov
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.



ФОТО: НАДЕЖДА ГОРЬКАЯ

Работа с контактной сетью магистральных дорог считается достаточно тяжёлой для назначения досрочной пенсии

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 ПФР нет.

Виктор Исаев,
заместитель начальника
СЖКД по кадрам и
социальным вопросам

Закон

Дорогое удовольствие

Туристический рынок может уйти в тень

ЗАКОНОПРОЕКТ, УЖЕСТОЧАЮЩИЙ ТРЕБОВАНИЯ К ТУРОПЕРАТОРАМ, ПРОШЁЛ 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 обяжут действовать исключительно от имени туроператора, который будет нести ответственность за качество предоставляемых услуг. Кроме того, ужесточаются требования к игрокам туристического рынка: обязательным становится включение компании 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 туристу было к кому обращаться за возмещением ущерба, пояснил парламентарий.

Эксперты туристического рынка считают, что поправки в законодательство вместо оздоровления рынка вызовут рост цен и выдавят 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 призывали 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 ВЛЁЧЁТ ПОДОРОЖАНИЕ 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 рынком 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 приспосабливаться, отвечать на все изменения рынка соответственно. Тем более наш опыт и практика

стенности, 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 бодолагам, 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 Алейск 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 случайной 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. Самойбуйством жизнь покoнчили 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.

отношений не доходят до прокуратуры. А из дел, 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

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 отказаться от призывников дорого для государства, и срочников будет не менее 300 тыс. А значит, неуставные отношения вряд ли себя изживут.

Роман Сорокин

Есть мнение

Валентина Ваганова, директор школы-интерната № 23 (станция Слюдянка ВСЖД):

– У меня подрастают внуки. Один из них оканчивает техникум. На прошлой неделе его вызывали в военкомат. И становится тревожно, учитывая нынешнюю ситуацию в армии. Хотя вместе с ним идут служить! У моего сына твёрдое убеждение – каждый мужчина должен отслужить. А я так не считаю. Не знаю, когда мы сможем без опаски отпускать 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 сэкономят на налогах

ДЕПУТАТЫ ПРЕДЛАГАЮТ ОБЛЕГЧИТЬ ЖИЗНЬ РОДИТЕЛЯМ, ВОСПИТЫВАЮЩИМ БОЛЕЕ ТРЁХ 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 Госдумой.

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 жилплощади, 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

Новости дня

1921 год

Мох как подбивочный материал

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

С 1 июня 1920 года по 1 мая 1921 года на подбивке из мха было отправлено 1063 ваг. с довольствием; кроме того, из ремонта было выпущено 343 ваг. тоже с подбивкой из мха. С тем же успехом мох применялся для подбивки тендерных боек. Мох за-

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

как другие отделы получают канцелярские принадлежности от своего заготовительного органа и лишь иногда покупают мелочь на рынке, этот горделиво закупает на рынке все 90% материалов.

С таким положением можно было бы ещё мириться, если бы покупки производились по более дешёвым ценам. Но административный отдел переплачивает 100 и более процентов. Может быть, административный отдел питает особую любовь к хорошим и изящным вещам? Но эта любовь уже давно перешла в чистейшую бесхозяйственность, граничащую с разбазариванием народной казны.

20 октября

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 всё 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. Но лишь очень немногие могут дозвониться: в справочном бюро всего лишь один телефон, да и тот не городской, а коммутатор вокзала.

Сначала нельзя дозвониться до коммутатора, затем, когда коммутатор отвечает, оказывается, что справочное бюро занято.

Такова телефонная «связь» справочных пунктов почти на всех московских вокзалах. На огромном вокзале Ленинской дороги, через который ежедневно проходят 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, театра, другого вокзала, но справочные бюро на вокзалах не могут культурно обслужить своих клиентов.

18 октября



Распорядиться накоплениями

«Гудок» совместно с НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» продолжает образовательный проект «Пенсионный инструктаж». Теперь вы можете прислать в редакцию газеты любой вопрос, касающийся пенсий, 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 скопилось приличная сумма! А могу ли я снять деньги, если в этом возникнет необходимость?

Алексей Астафьев
Орёл

Марина Щуклинова, 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 россиянина 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 устанавливает государство. Оставшиеся 6% – это накопительная часть пенсии, и каждый работающий гражданин вправе самостоятельно решать, где её размещать. По умолчанию накопительной частью пенсии распоряжается

государственная управляющая компания Пенсионного фонда России – Внешэкономбанк. Вы можете передать ваши накопления в один из негосударственных пенсионных фондов (НПФ) – их преимущество в том, что они обладают более широким набором финансовых инструментов для получения дохода и могут сотрудничать сразу с несколькими управляющими компаниями. При этом деятельность НПФ строго контролируется государством. Перевести накопительную часть своей пенсии из Пенсионного фонда России в НПФ или из одного НПФ в другой можно один раз в год. А оценить, насколько эффективно работают ваши пенсионные накопления, в нашем фонде, вы можете как раз по тем «письмам счастья», которые приходят застрахованным лицам раз в год, либо на сайте НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» в личном кабинете клиента, где также отображаются ваши накопления, а именно информация о состоянии вашего лицевого счёта, размере накоплений и уровне полученной доходности. Так, по итогам 2010 года при инфляции в 8,8% НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» начислил на счета своих клиентов доходность в размере 10,2%* годовых.

Если у вас есть дополнительные вопросы, вы можете задать их консультантам, позвонив на «горячую линию» Фонда по телефону: 8-800-775-15-20. Звонок из любого региона бесплатный.

* Представленный инвестиционный доход не является прогнозом будущей инвестиционной деятельности Фонда. Произвести самостоятельный расчёт программы можно на сайте www.prfb.ru с помощью услуги «Калькулятор».

Наука

Учёным доплатят

Молодым исследователям добавят по 20 тыс. руб. в месяц

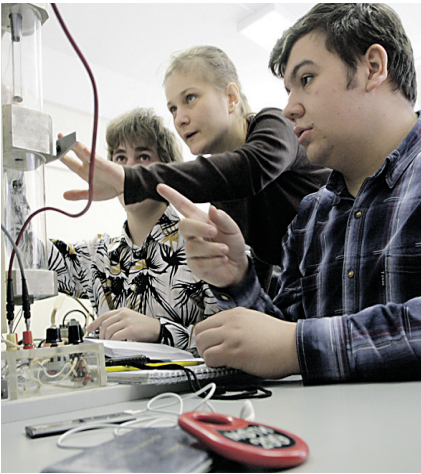


ФОТО: ИТАР-ТАСС

Научное творчество перспективных сотрудников будет 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 будут обращать прежде всего на научные результаты, отражённые в публикациях в специализированных журналах. Для сотрудников, занятых в прикладной науке, также учтут 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 издадут соответствующий приказ и выделят деньги регионам в виде субсидий. Предполагается, что стипендию студентам и аспирантам будут присуждать на один год.

Наталья 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

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 №Ф77-19219.

Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Роспотребнадзор. Издание 500119 http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info E-mail: gudok@css-rzd.ru

Главный редактор: Александр Ретюнин

Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересалкин, Валерий Погорель (ответственный секретарь)

Выпускающий редактор: Анна Зограф

Редакционный отделок: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (наука), Юрий Сущинов (информация), Владимир Тишко (культуры и спорта), Вяа Хазахметова (социальной политики и писем), Алексей Чекалов (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Крайнов (макет)

Советник главного редактора: Валентин Запевалов | Научный редактор: Анатолий Хадороский Номер вела Анна Зограф.

Телефоны отделов редакции: эксплуатация 624-69-35 | наука 624-63-14 | бизнес (499) 262-91-44 | социальной политики и писем 624-73-50, 624-73-76 | новостей (499) 262-92-34 | специальных корреспондентов 983-08-18 | культуры и спорта 624-69-34 | иллюстраций 624-75-72, 262-90-52 | корреспондентской сети (499) 262-58-69 | справочно-библиографический 624-77-79 | производственный 624-56-07, (499) 262-90-25 | бухгалтерия (499) 262-99-34 | секретариат 624-45-16 (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 | Н.Новгород (8312) 48-46-74 | Новосибирск (863) 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 сверстано в РИЦ газеты «Гудок»

Выход в свет: 19 октября 2011 года Номер: 190 (24910) | Тираж: 151578 экз. Время подписания по графику: 19.15 Подписано в печать: 20.20 Цена свободная Адрес редакции: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Отпечатано: ЗАО «Полиграфический комплекс «Скитер-М» | 143400 Московская обл., Красногорский район, с/пос. Красногорск/5, а/м «Батве», 23 км | Заказ № 11-10-00325 | Печатается в Москве, Астрахани, Барнауле, Волгограде, Воронеже, Екатеринбургe, Иркутске, Казани, Калининграде, Кемерово, Краснодаре, Махачкале, Нижнем Новгороде, Омске, Оренбурге, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Солнечногорске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.

История

Рождённый на рельсах

Своему появлению на свет трамвай обязан железной дороге



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 интересные 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 фуникулёры, 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!

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 в 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 импортеров 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.

Недовольным законопроектом жителям Ульяновской области юрист фирмы «Юрист-Арт» Татьяна Сидельникова советует 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

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 публично 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 брани. Недовольный курильщик был задержан и препровождён в ОМВД на станции Буй. Позже в отношении дебошира было возбуждено уголовное дело, обвинительное заключение утвердил 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

Кроссворд

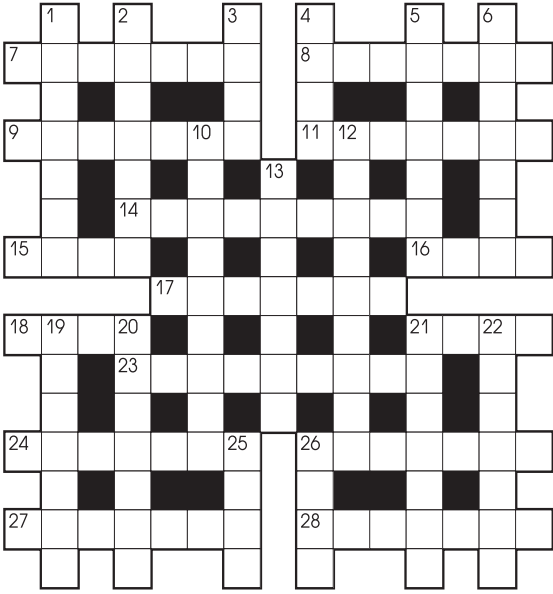
по ГОРИЗОНТАЛИ:

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. Вещь, постоянно подставляемая под дождь. 17. Геометрическая фигура, ставшая знаменитой благодаря К. Малевичу. 18. Капилярная оптическая системы в Средней Азии. 21. Какую птицу не любят аллигаторы? 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 неё съезжают водители, чтобы остановиться. 2. В круглом окне днём стекло разбито, к утру снова цело. 3. Анархия как родственница порядка. 4. Нечто среднее между столовой и рестораном. 5. Произведение писателя, не дотянувшее до повести. 6. Спиртной напиток кустарного производства. 10. Топор – железяка, топориче – ... 12. Христианский обряд принятия просвиры 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 кувшина ещё более патриотичен. 26. Московский транспорт, перевозящий в день 22 миллиона пассажиров.

Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 18 октября

по ГОРИЗОНТАЛИ:

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

по ВЕРТИКАЛИ:

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

Главный редактор: Александр Ретюнин

Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересалкин, Валерий Погорель (ответственный секретарь)

Выпускающий редактор: Анна Зограф

Редакционный отделок: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (наука), Юрий Сущинов (информация), Владимир Тишко (культуры и спорта), Вяа Хазахметова (социальной политики и писем), Алексей Чекалов (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Крайнов (макет)

Советник главного редактора: Валентин Запевалов | Научный редактор: Анатолий Хадороский Номер вела Анна Зограф.

Телефоны отделов редакции: эксплуатация 624-69-35 | наука 624-63-14 | бизнес (499) 262-91-44 | социальной политики и писем 624-73-50, 624-73-76 | новостей (499) 262-92-34 | специальных корреспондентов 983-08-18 | культуры и спорта 624-69-34 | иллюстраций 624-75-72, 262-90-52 | корреспондентской сети (499) 262-58-69 | справочно-библиографический 624-77-79 | производственный 624-56-07, (499) 262-90-25 | бухгалтерия (499) 262-99-34 | секретариат 624-45-16 (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 | Н.Новгород (8312) 48-46-74 | Новосибирск (863) 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 сверстано в РИЦ газеты «Гудок»

Выход в свет: 19 октября 2011 года Номер: 190 (24910) | Тираж: 151578 экз. Время подписания по графику: 19.15 Подписано в печать: 20.20 Цена свободная Адрес редакции: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Отпечатано: ЗАО «Полиграфический комплекс «Скитер-М» | 143400 Московская обл., Красногорский район, с/пос. Красногорск/5, а/м «Батве», 23 км | Заказ № 11-10-00325 | Печатается в Москве, Астрахани, Барнауле, Волгограде, Воронеже, Екатеринбургe, Иркутске, Казани, Калининграде, Кемерово, Краснодаре, Махачкале, Нижнем Новгороде, Омске, Оренбурге, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Солнечногорске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.