

На сети сформированы координационные советы, основная задача которых – решать вопросы перевозок

Для порядка на рынке грузоперевозок нужно больше юридических инструментов

ДЖВ участвует в подготовке студентов, которые связывают своё будущее с работой в дирекции

Задачу по участковой скорости первым в мире успешно решил русский инженер Иван Васильев

21 декабря 2011 года	WWW.GUDOK.RU
среда	WWW.GUDOK.INFO
№ 234 (24954)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная	с 23 декабря	151587
газета	1917 года	экземпляров

От редакции

Выходные, собственно

Чем ближе новогодние праздники, тем больше у железнодорожников хлопот, связанных с погрузкой в первую декаду января. Как показывает практика, в эти дни она составляет лишь 70–80% к среднемесячному уровню. А ведь доброе начало – половина дела. Конечно, ряд крупных клиентов, прежде всего предприятия топливно-энергетического комплекса и металлургии, работают круглосуточно и в праздники, позволяя себе максимум сократить смену в новогоднюю ночь. Но во многих отраслях уходят на законные каникулы и, как следствие, снижают заявки на подачу вагонов. Сокращается погрузка леса и стройматериалов, сахара, зерна, рыбы, нефтепродуктов, металлолома, машин и оборудования, продовольственных товаров. Ситуация повторяется из года в год с такой неумолимостью, что можно смело в этот период снижать число локомотивов «под парами», количество станционных работников – от кассиров и приёмосдатчиков до составителей поездов. Однако на складах-то груз есть. И когда праздники пройдут, начнётся повсеместный ажиотаж: предприятия, навёрстывая планы, срочно потребуют вагоны. Всю сеть начнёт лихорадить: ведь только при равномерной погрузке в течение всего месяца возможно качественное транспортное обслуживание. В эти предновогодние дни в связи с предстоящими каникулами на дорогах приходится собирать все заинтересованные стороны, проводить встречи с клиентами, контролирующими организациями, пытаюсь договориться о погрузке. Разбираться: бизнес не грузит, потому что не работает таможня, или таможня не выводит на посты необходимый штат, поскольку экспортёры не предъявляют к отправке груз. «Мы готовы работать в каникулы, но если погрузим вагон 31 декабря, раньше 5 января он не уйдёт», – говорит крупный лесозэкспортёр на Дальнем Востоке. – У таможни рабочие дни 5, 8, 9 января, а фитосанитарная служба работает 4, 5, 7, 8-го. Получается разрыв». Но как бы то ни было, территориальные центры фирменного транспортного обслуживания предупреждают: вагоны будут подаваться тем предприятиям, которые работают ритмично, сгушения подвижного состава для подачи под погрузку после 10 января не ждите. Понять это можно – сегодня весь парк находится у собственников. А собственник хочет, чтобы его вагон работал и в выходные.

Цифра дня

590 млн тонн экспортно-импортных грузов, согласно расчётам, перевезёт ОАО «РЖД» в 2015 году. Это на 20% выше результатов 2010 года.

Блиц

Скидка по профсоюзному билету

Президиум ЦК Роспрофжела принял решение о внедрении персонального учёта с использованием электронных карт



Сергей Черногаев, первый заместитель председателя Роспрофжела

– Сергей Иванович, вчера президиум ЦК принял решение о разработке Концепции учёта членов профсоюза с использованием электронных пластиковых карт. В связи с чем возникла такая идея? – С развитием новых информационных технологий идея пришла в голову. Появилась возможность создать электронную базу данных членов профсоюза,

что позволит наладить систему внутренних коммуникаций – мы сможем обращаться к каждому либо через SMS-рассылку, либо по электронной почте, разумеется, с согласия человека. Кроме того, пластиковые карты заменят привычные профсоюзные билеты и карточки учёта. Мы хотели придать им и прикладной характер. Четыре года назад профорганизации трёх дорог выпустили для своих членов дисконтные карты, дающие право на скидки в торговых сетях. На Северной и Октябрьской магистральных эксперимент оказался успешным, и программа действует по сей день. Такой опыт убедил нас в том, что его можно распространить на всю сеть. В карту единого образца Роспрофжела будет зашит чип, там будут магнитная полоса, штрихкод, уникальный номер. Это нам позволит соединить две функции – идентификацию члена профсоюза и под-

тверждение права на скидки. У нас уже есть предложения от ретейлеров, которые работают во многих регионах страны. – Как скоро можно ожидать реализации проекта? – Выпуск «пластика» не займёт много времени. Больше времени потребует для заключения договоров с торговыми предприятиями, так как на удалённых станциях их представительство ограничено. Для электронной базы программное обеспечение у нас практически готово. Если сбоев не будет, до конца 2012 года программу запустим. – Такой опыт есть в России? – За рубежом ряд профсоюзов перешёл на электронный учёт. Стать членом профсоюза можно, не выходя из дома, заполнив анкету на сайте. Но у меня нет сведений, чтобы у какого-либо российского профсоюза было что-то подобное. БЕСЕДОВАЛА ЕЛЕНА КУДРЯВЦЕВА

Стратегия

План экономии

ОАО «РЖД» определило на перспективу пути эффективного расходования энергии



ФОТО: ИГОРЬ ЗАХАРОВ

Утверждена Энергетическая стратегия холдинга «РЖД» до 2015 года и на перспективу до 2030 года. Соответствующее распоряжение подписал президент компании Владимир Якунин.

Основная цель документа – повышение энергетической эффективности всех обществ холдинга РЖД на основе внедрения инновационных технических средств и технологий. На разработку стратегии ушло два года. Столь длительный срок связан с тем, что новый документ надлежало принять в новом формате. Дальнейшее реформирование отрасли, направленное на создание компании холдингового типа, выявило проблемные места, связанные с недостаточной энергоэффективностью её отдельных бизнес-процессов. Предыдущий документ отражал в целом основные направления энергосбережения и повышения энергоэффективности компании. Однако сформированные вертикально интегрированные бизнес-процессы потребовали детализации в каждом конкретном регионе на полигонах дорог.

Компанию будут оценивать и по энергоэффективности

Как пояснил «Гудку» заместитель начальника Управления планирования и нормирования материально-технических ресурсов Евгений Школьников, в новом документе более чётко обозначены все направления, связанные с энергобезопасностью, в том числе определены механизмы взаимодействия с органами государственной власти. Не секрет, что в энергодефицитных районах до сих пор имеют место отключения от тяговой сети. В результате дефицита энергии целый ряд направлений практически невозможно электрифицировать. Стратегия включает в себя два этапа. Первый – модернизация железнодорожного транспорта (2011–2015 годы), второй – динамичное расширение железнодорожной сети (2016–2030 годы). Принятая стратегия позволит более адресно разрабатывать меры по энергосбережению для конкретных филиалов и их территориальных дирекций. В документе содержится прогноз энергопотребления в целом для холдинга в

его нынешнем состоянии. Однако, как отметил Евгений Школьников, в связи с проводимыми реформами, и в частности с ожидаемой продажей ряда дочерних обществ, в 2013 году предстоит скорректировать отдельные параметры энергопотребления. В стратегии впервые нашли своё отражение такие показатели энергоэффективности, как энергоёмкость и удельная энергетическая эффективность. Они дают интегральную оценку эффективности деятельности компании с точки зрения энергопотребления. Как отметил главный научный сотрудник ВНИИЖТа профессор Александр Котельников, необходимо направить усилия на разработку программы реализации стратегии. В ОАО «РЖД» ведётся паспортизация всех энергообъектов. Для этого созданы специальные подразделения, которые занимаются аудитом для выяснения реальной ситуации с энергообеспечением всех хозяйств производственного комплекса компании. ОЛЕГ СЕРГЕЕНКО

Совещание

Бороться с формализмом

За пожарную безопасность в компании взялись всерьёз

Вопиющая халатность специалистов компании, участвовавших в тушении пожара вокзала Зеленогорск, получила вчера оценку на заседании Пожарно-технической комиссии ОАО «РЖД».

Возгорание на крыше здания произошло 14 декабря в 8.35. Горели перекрытия и строительные леса на площади 100 кв. м. Пассажиры и персонал были оперативно эвакуированы, поэтому люди не пострадали. С огнём боролись по повышенному номеру сложности 1-бис шесть пожарных машин. Был отправлен и пожарный поезд. Из Санкт-Петербург-Финляндского он вышел спустя положенные по регламенту 40 минут подготовки, но в пути находился так долго, что еще в 12.50 он был лишь в Выборге. Обычная электричка от Питера до Зеленогорска идёт всего час. Здание пожарные спасли, но теперь ему



ФОТО: ТАТЬЯНА ГОРБАЧЕВА

Городские пожарные поспели в срок

необходим ремонт. Причины пожара устанавливаются. Проводивший заседание комиссии старший вице-президент ОАО «РЖД» Валентин Гапанович предложил уволить лиц, небрежностью отнёсшихся к исполнению своих обязанностей по ликвидации пожара. Перед представителями дорог, департаментов и дирек-

ций была поставлена задача подойти к обеспечению пожарной безопасности в предстоящие праздничные дни не формально, как это иногда случается, а с максимальной степенью ответственности. Как заметил Валентин Гапанович, дежурные должны не отдыхать и не создавать видимость работы. Проверки всех объектов ОАО «РЖД»

Лента новостей

Вопросы сотрудничества

В будущем году главными вопросами для Министерства внутренних дел станут борьба с терроризмом, торговлей людьми и снижение наркотрафика. На международной конференции по противодействию торговле людьми заместитель министра внутренних дел Сергей Булавин сообщил, что ведомство планирует гораздо интенсивнее работать со своими зарубежными коллегами и в настоящее время продолжается работа по подготовке оперативного соглашения с Европолом. Сергей Булавин подчеркнул, что соглашение выведет работу полиции различных стран на новый уровень по многим вопросам, в частности по вопросу организованного производства поддельных денег, в рамках которого европейские и российские полицейские уже активно обмениваются информацией.

Почтовый распорядитель

Почта России в следующем году начнёт строительство под Новосибирском крупнейшего за Уралом межрегионального распределительного центра. Губернатор Новосибирской области Василий Юрченко сообщил, что центр будет расположен на территории промышленно-логистического парка «Толмачёво», ориентировочная стоимость работ – 46 млн евро. «Мощность сортировочного центра составит 1,3 млн писем и посылок в сутки, он будет работать на Омскую, Томскую, Кемеровскую, Новосибирскую области и Красноярский край», – отметил Василий Юрченко. Работу новый центр начнёт в 2013 году.

Хватит на всех

Урожай зерна в 2011 году в чистом весе составил 92 млн тонн. Заместитель министра сельского хозяйства Александр Петриков на всероссийском совещании по растениеводству сообщил, что собранного зерна достаточно для удовлетворения внутренних потребностей страны в зерне и восстановления экспортного потенциала, который в уходящем году может достичь 25 млн тонн. Александр Петриков отметил, что для успешного проведения весеннего сева необходимо своевременно довести финансовые средства до сельхозпроизводителей.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

должны быть проведены до 31 декабря. Особое внимание следует уделить административным зданиям. Причём если здесь будут замечены какие-нибудь нарушения, то проводящие проверку специалисты должны будут без каких-либо скидок на статус и положение того или иного начальника отключать от электропитания все представляющие пожарную опасность объекты. Не менее важно будет телеграммой обязать дороги провести заседания региональных пожарно-технических комиссий под руководством главных инженеров, после чего организовать проверки наиболее пожароопасных объектов с участием региональных дирекций. Об исполнении приказано доложить письменно. На основании этих писем будут выборочно проверены многие участки сети от Владивостока до Калининграда. ВЛАДИСЛАВ КУКРЕЩ

РАЗБОР

Неполадки в профессионализме

ДИСЦИПЛИНАРНЫЕ взыскания наложены на локомотивную бригаду поезда, семь часов простоявшего на перегоне Пеньковая – Могоча Забайкальской дороги, а также на машиниста-инструктора, дежурного и заместителя начальника эксплуатационного локомотивного депо Могоча.

Грузовой поезд на перегоне остановился 18 декабря. После остановки машинист предположил, что отсутствует напряжение в контактной сети. Прибывшие на место энергетики это не подтвердили и разрешили бригаде поднять токоприёмник. При включении главного выключателя (ГВ) на крыше электровоза произошла вспышка, напряжение в контактной сети было снято. Осмотрев крышное оборудование, машинист обнаружил разрушение наклонного изолятора ГВ. После безуспешных попыток бригады устранить неполадки на место прибыл заместитель начальника эксплуатационного локомотивного депо Могоча.

– Под его началом собрали аварийную схему на головной секции, подняли передний токоприёмник, начали откачивать поезд, отказавшись от вспомогательного локомотива. Производительность одного компрессора КТ-6 не позволила поддерживать давление в главных резервуарах в установленных параметрах. Тогда заказали вспомогательный локомотив, – сообщили в Забайкальской дирекции тяги.

С его помощью поезд после сокращённого опробования автотормозов отправился до станции Чернышевск.

При осмотре электровоза помимо разрушения изолятора первой секции дугогасительной камеры ГВ обнаружили и другие неполадки.

– Причина задержки поезда – неисправность локомотива. Была нарушена технология ремонта главного выключателя при среднем ремонте на Улан-Удэнском электровозоремонтном заводе. А бригада из-за недостаточных технических знаний конструкции локомотива не смогла исключить из работы неисправный участок крышного оборудования, – говорит первый заместитель начальника Забайкальской дирекции тяги Евгений Карпов. Кроме того бригада не передала, как то полагается, по радиосвязи встречным и вслед идущим поездам информацию об остановке поезда. И по истечении 10 минут после остановки не заказала вспомогательный локомотив. Этого сразу же не потребовал и прибывший на место заместитель начальника эксплуатационного локомотивного депо Могоча. На всех виновных, в том числе на машиниста-инструктора – за ненадлежащее обучение бригад, наложены дисциплинарные взыскания. А руководству Забайкальской дирекции тяги поручено организовать изучение во всех депо конструкции электровозов серии ВЛ80Р и действий в подобных ситуациях. Плюс более внимательно проверять техническое состояние, технологию ремонта и обслуживания ГВ, качество ремонта крышного оборудования при приёмке электровозов после заводского ремонта.

СЕРГЕЙ ДОНЦОВ,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
Чита

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Опережая план

Дальневосточная дорога досрочно выполнила годовое задание по погрузке. Здесь погружено 47,9 млн тонн. К аналогичному периоду 2010 года это больше на 8,1%. Во многом рост произошёл за счёт наращивания добычи угля предприятиями ОАО ХК «Якутуголь» и ОАО «СУЭК», а также переработки нефти на заводах в Хабаровске и Комсомольске-на-Амуре. Сказался и приток импорта: груза в контейнерах и глинозёма через порты. Плюс составили стройматериалы для объектов саммита АТЭС-2012. «Кроме этого, увеличена отгрузка чёрных металлов за счёт стабилизации работы ОАО «Амурметалл», а также перевозка рельсов в связи с ростом объёма летних путевых работ», – уточнили в ТЦФТО. До конца года планируется дополнительно погрузить около 1,5 млн тонн. План погрузки для дороги на 2012 год установлен 51 млн тонн, с увеличением к 2011-му на 3,3%. Рост прогнозируется по каменному угля, нефтепродуктам, лесным грузам.

Деньги на кольцо

Власти Москвы внесли 2,5 млрд руб. в уставный капитал ОАО «Московская кольцевая железная дорога» на реконструкцию Малого кольца МЖД. Об этом сообщил мэр Москвы Сергей Собянин на заседании столичного правительства. В целом на реконструкцию МКЖД и пригородных железнодорожных путей планируется потратить около 17 млрд руб. «Мы вносим 2,5 млрд в уставный капитал, чтобы реконструировать Малое кольцо так, чтобы обеспечить его работу не только на грузовые перевозки, но и на пассажирские», – сказал мэр Москвы.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

СОТРУДНИЧЕСТВО

Всем выгодно

Новый формат взаимодействия принёс результаты



ФОТО: ЕВГЕНИЙ ГОРБАЧЕВ

НА СЕТИ ЗАВЕРШЕНО ФОРМИРОВАНИЕ координационных советов, куда входят представители дорог, дочерних компаний, операторов, грузовладельцев, региональных органов власти, территориальных торгово-промышленных палат и надзорных органов.

Как заявил первый замначальника Центра по технологической координации структурного подразделения ОАО «РЖД» Виктор Шаров, до создания этих организаций нередкой была картина, когда при наличии грузовой базы подвижной состав многих операторов простаивал.

«Ждали более дорогого груза, например, – уточнил он. – Нередко грузовладелец, не зная о наличии простаивающего состава, шёл за вагонами в ОАО «РЖД», а операторы, в свою очередь, не замечали клиентов».

Теперь, с работой координационных советов, ситуация с погрузкой значительно улучшилась. «Все участники перевозок обрели чёткое понимание, сколько в регионе вагонов, какие грузы и где имеются, куда их нужно вывезти», – сказал Виктор Шаров.

Несколько месяцев назад ситуация с вывозом зерна из Красноярского края была непростой, но сейчас план перевыполнили

Эффективность координационные советы показали на всех дорогах. «Не без их помощи удалось решить очень непростую ситуацию, сложившуюся на Западно-Сибирской дороге, с погрузкой и выгрузкой в Кузбассе», – напомнил он.

На Куйбышевской магистрали одним из решений регионального совета стало создание постоянно действующей рабочей группы из представителей перевозчика, грузоотправителей и операторов для решения вопросов погрузки нефтепродуктов на станции Биклянь. Это актуально в связи с растущими объёмами наливных грузов, идущих с нефтеперерабатывающих заводов Татарии. Как пояснила начальник отдела стратегического развития и реформирования КбшЖД Елена Полетаева, группа займётся оперативным планированием перевозок и подвода подвижного состава.

С помощью координационного совета Красноярской дороге удалось урегулировать проблему с вывозом зерна. «Совместными усилиями мы её оперативно устранили и даже перевыполнили план: была поставлена задача ор-

ганизовать до конца года вывоз 1,3 тыс. вагонов, на сегодня уже отправлено более 1,5 тыс., – рассказал начальник Красноярского ТЦФТО Валерий Лебедев. – А до конца года из края будет вывезено 1,7 тыс. вагонов».

Новый формат общения пошёл на пользу и регионам. Так, по словам замминистра промышленности, транспорта и связи Архангельской области Сергея Львова, приняты конкретные решения – должна быть рассмотрена возможность организации прямого пассажирского сообщения между Архангельском и Онегой, в котором нуждаются жители области. Кроме того, для оперативного решения проблем обслуживания пассажиров в поездах дальнего следования организовано взаимодействие железнодорожников с прямой линией правительства области по обращениям граждан. «А Северная пригородная пассажирская компания должна рассмотреть возможность исключения из обращения вагонов с деревянными скамейками с заменой на более комфортабельные», – рассказал Сергей Львов.

ИГНАТ ВЫГОТИН

Авиаперевозки

Попутчик на выбор

Пассажиры самолётов смогут «отсеивать» неугодных соседей

Со следующего года клиенты голландской авиакомпании KLM смогут не только узнать, что за человек будет их соседом по креслу, но и поменяться местами с попутчиком, бронируя билет.

В распоряжении путешественников окажется интернет-сервис Meet and Seat, воспользовавшись которым можно ознакомиться с информацией об остальных пассажирах рейса. Клиенты KLM, купив билет в Интернете, добавляют на сервис свой профиль из Facebook и LinkedIn. Каждый зарегистрированный на сервисе получает доступ к странице потенциального попутчика в социальной сети.

Добавим, что представители KLM пока не сообщают, будет ли взиматься плата за услугу выбора попутчика. Генеральный директор ассоциации «Аэропорт» Виктор Горбачев уверен, что брать за это дополнительную плату не нужно, раз уж авиакомпании повсеместно придерживаются курса «удешевления полётов». Кроме того, Горбачев считает услугу выбора попутчика бессмысленной затеей. «Данные о пассажирах конфиденциальны, а здесь можно и фотографию посмотреть, и о характере человека узнать. А если и данным



ФОТО: WWW.FLICKR.COM

получат доступ злоумышленники?» – прокомментировал «Гудку» эксперт.

Руководитель аналитической службы агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев считает, появление услуги выбора попутчика логично, ведь вся необходимая информация для её реализации есть в системах бронирования и социальных сетях. «Сервисы по поиску попутчиков, правда, без такой функциональности уже существовали. Но был реализован поиск попутчика по базе данных, а не по социальной сети и без возможности купить билет, – отметил Пантелеев. – Когда речь идёт о полёте, тем

более длительном, сосед по креслу может либо его украсить, либо сделать невыносимым».

Эксперт подчеркнул, что услуга не имеет отношения к аэропортам, она связывает социальную сеть и систему бронирования авиакомпании. Соответственно, большое число авиакомпаний могут подобный продукт запустить у себя, если сочтут нужным. Другое дело, что надо будет заплатить за разработку программного обеспечения, его интеграцию. Возможно, многие перевозчики не видят для себя смысла в подобных расходах.

АЛЛА ПАНАСЕНКО

Показатели

Новогодние сюрпризы

ОАО «Центральная ППК» дарит пассажирам книги

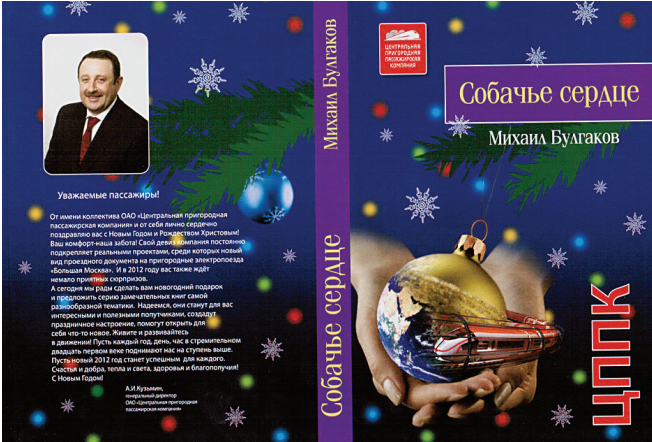


ФОТО: ОАО «ЦППК»

Серию увлекательных книг дарит ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания» к Новому году и Рождеству пассажирам пригородных электропоездов при покупке ими абонемента сроком действия один месяц (январь 2012 года), в том числе абонемента «Большая Москва».

Свыше 9 тысяч экземпляров книг в ярких суперобложках с поздравлением генерального директора ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания» А.И.Кузьмина и логотипом компании-перевозчика предлагается в качестве подарка пассажирам в канун новогодних праздников на всех пригородных направлениях – Ярославском, Киевском, курском, павелецком, горьковском, казанском, белорусском, савёловском, рижском.

Выбор в пользу книги сделан не случайно, ведь общепризнанно она самый лучший подарок.

Таким образом, приобретает в билетных кассах ОАО «Центральная ППК» на головных вокзалах столицы месячный абонемент на январь 2012 года на пригородные электропоезда либо абонемент «Большая Москва», пассажиры получают интересных и полезных попутчиков. Среди них – «Маленький принц» А.Экзюпери, «Двенадцать стульев» И.Ильфа и Е.Петрова, «Собачье сердце» М.Булгакова, а также множество познавательных и развлекательных книжных новинок, которые помогут приятно и с пользой провести время в пути, создадут праздничное настроение.

НАТАЛЬЯ КАЗАКОВА

Первые в этом году

Количество пассажиров, перевезённых ОАО «Центральная ППК», превысит полмиллиарда



В ноябре этого года ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания» полностью выполнило бюджетные показатели, заложенные в планы компании по перевозке пассажиров в 2011 году.

В бюджете этого года компанией было запланировано перевезти 450,2 млн пассажиров. Согласно новой системе статистической отчётности, в декабре 2011 года впервые за последние 10 лет в пригородном сообщении Московской железной дороги количество перевезённых ОАО «Центральная ППК» пассажиров составило 0,5 млрд человек.

Рост доходов компании в 2011 году без увеличения тарифов на перевозки составил 2,8 млрд руб. В целом прогнозируемый доход на 2011 год составляет 23,2 млрд руб., что на 13,5% больше, чем доходы, полученные Московской железной дорогой от пригородных перевозок в 2010 году (20,4 млрд руб.).

Впервые за последние годы ОАО «Центральная ППК» сумело выйти на безубыточный уровень перевозок и полностью ликвидировать многолетнюю

финансовую задолженность, имевшуюся перед бюджетом и своим основным акционером – ОАО «РЖД».

По предварительным оценкам, до конца 2011 года ОАО «Центральная ППК» планирует отправить более 505 млн пассажиров, что на 13,6% больше аналогичного показателя предыдущего года.

В рамках повышения качества обслуживания пассажиров в 2011 году компания ввела в обращение сразу несколько новых видов проездных документов: месячный абонементный билет для пассажиров, следующих на расстоянии свыше 53 км, по единой стоимости 3500 руб., четыре вида абонементных проездных на количество поездок (на 10, 20, 60 и 90 поездок), а также месячный абонементный билет «Большая Москва», обладатели которого впервые получили возможность свободного передвижения в электропоездах пригородного сообщения в радиусе двадцати пяти километров от головных московских вокзалов на всех направлениях МЖД.

ВЛАДИМИР ИВАНОВ

МЫ ИДЕМ ОДНИМ ПУТЕМ!

Гудок 1520

ТРАНСПОРТНОЕ ОБОЗРЕНИЕ ПРОСТРАНСТВА 1520

СТРАНЫ СНГ И БАЛТИИ

ОБЩИЙ СТАНДАРТ

ОБЩИЙ ПУТЬ

ОБЩИЕ НОВОСТИ

ОДНИМ ПУТЕМ!

ПОДПИСНОЙ ИНДЕКС: 19994

ПО ВОПРОСАМ ПОДПИСКИ:

(499) 262-89-69; PODPISKA@GUDOK.RU

WWW.GUDOK.RU/1520

ПЕРЕВОЗКА

Игра по-крупному

УРАЛЬСКИЙ ОПЕРАТОР НАШЁЛ НОВЫЙ ГРУЗ ДЛЯ СВОИХ КОНТЕЙНЕРОВ



ЗАО «Урал-Контейнер» внедряет на своих терминальных мощностях технологию доставки, выгрузки и распределения по конечным грузополучателям крупнотоннажных грузов в стандартных 40- и 20-футовых контейнерах.

Вице-президент научно-производственного холдинга «Стратег» (управляющая компания ЗАО «Урал-Контейнер») Николай Тушин рассказал «Гудку», что проект стартовал на терминалах в Екатеринбурге, Перми и Тюмени.

«Наша новая услуга предназначена прежде всего для предприятий нефтедобывающего сектора и машиностроительной отрасли, – отметил он. – На текущий момент оба эти сегмента региональной экономики демонстрируют бурный рост и, как следствие, необходимость в масштабных поставках специализированного оборудования, которое требует особых условий перевозки. Мы включили данный вид нашего бизнеса в общую стратегию компании по развитию наших терминальных, перевозочных и распределительных услуг».

Для реализации начального этапа «Урал-Контейнер» уже инвестировал за неполный месяц порядка \$3 млн в закупку специализированного погрузочно-разгрузочного оборудования. В дальнейшем для расширения перечня сервисных услуг на новое оборудование потратит ещё \$18 млн.

«Мы рассчитываем, что эти инвестиции позволят нам закрепиться в данном специализированном грузовом сегменте и упрочить наши позиции на региональном транспортном рынке. В дальнейшем наш опыт мы намерены использовать в ходе работы по выходу с аналогичными услугами за пределы Урала», – говорит Николай Тушин.

Президент Гильдии экспедиторов России Семён Резер заявил «Гудку», что «Урал-Контейнеру» при организации перевозок крупнотоннажных грузов в

Новый груз для стандартных контейнеров ждёт испытание на доходность

контейнерах следует уделить особое внимание маршрутизации.

«Эти грузы особенно требовательны к условиям перевозок, и оператору, организующему их доставку, необходимо минимизировать их переработку на сортировочных станциях и обеспечить безостановочное движение поезда, – подчеркнул он. – Доставка крупнотоннажного груза в контейнерах является более безопасным и прогрессивным способом перевозки, чем в крытых вагонах, поскольку снижается риск нарушения его центровки при перемещении и нарушении баланса развески по площади вагона. Это, в свою очередь, значительно снижает риск повреждения подвижного состава и крушений. Кроме того, доставка крупнотоннажных грузов в контейнерах гораздо технологичнее и дешевле, чем в крытых вагонах».

Но заместитель генерального директора по производству ОАО «ТрансКонтейнер» Виктор Шекшуев считает, что перевозки крупнотоннажных грузов в стандартных контейнерах вряд ли могут быть поставлены на регулярную долговременную основу и в основном будут выполнять функции по транспортному обслуживанию отдельных промышленных проектов.

«Крупнотоннажные грузы, как правило, отправляются под конкретные программы и имеют определённый временной промежуток их потребления, – отметил он. – По завершению промышленного проекта, в частности строительства нового завода, спрос на этот вид продукции падает до начала новых инвестиционных промышленных программ. Поэтому «Урал-Контейнеру» имеет смысл максимально расширить свой портфель заказов, причём не только в Уральском регионе, чтобы инвестиции в новую программу компании окупились».

ЛЕОНИД ГРИГОРЬЕВ

Конкурс

От версты к версте

ПОВЫШЕНИЕ КАЧЕСТВА РАСКРЫТИЯ ИНФОРМАЦИИ ВАЖНО ДЛЯ МНОГИХ ТРАНСПОРТНЫХ КОМПАНИЙ

Корпоративный годовой отчёт может стать основным инструментом коммуникаций с инвесторами, акционерами и партнёрами. Об этом шла речь на практической конференции, которую «Гудок» организовал в рамках первого в России конкурса годовых отчётов и сайтов компаний транспортной отрасли «Новая верста».

Годовой отчёт – документ, чётко регламентированный. Однако фокус внимания может смещаться в зависимости от того, какие задачи компания считает приоритетными. Для большинства игроков транспортного рынка сейчас главное – это оценка перспектив бизнеса. «Акцент делается на развитии, на том, каким будет завтра», – отметил замначальника бухгалтерского учёта бухгалтерской службы ОАО «РЖД» Борис Аксёнов. Ещё при прохождении предыдущего глобального кризиса одним из центров внимания стала оценка рисков. И этот блок не утратил актуальности. «Мировая экономика столкнулась с периодом длинного спада. Стра-



тегическое планирование сейчас очень важно. Это даёт возможность показать, что компания адекватно оценивает риски», – рассказал начальник управления рисков НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» Александр Баранов.

Но главным становится вопрос об объёме раскрываемых

В последние годы инвесторов в годовых отчётах более всего интересует стратегическое планирование. Об этом заявили участники конференции, проведённой «Гудком» при поддержке ОАО «РЖД»

данных. Как отметил партнёр Deloitte&Touche CIS Александр Дорофеев, в России зачастую даже заурядная информация может считаться коммерче-

ской тайной. «На деле раскрытие информации может поставить компанию в невыгодное положение только в ограниченном ряде случаев»,

– полагает он. Потому важно предоставить исчерпывающие сведения в отчёте. Впрочем, может возникнуть проблема перенасыщения, которая мешает донести основные тезисы. По исследованию Deloitte, в котором участвовали компании, имеющие полноценный листинг на Лондонской фондовой бирже, за последние 15 лет годовые отчёты увеличились в объёме более чем вдвое. И только в минувший год наметилась иная тенденция – средняя толщина отчёта стала сокращаться.

Избавиться от лишних слов помогают дизайн и креативная идея. Но главное здесь – чувство меры. «Внешняя форма должна подчёркивать силу бренда и высокую репутацию, а не мешать основному назначению отчёта», – заявил профессор МГУ Марклен Конурбаев.

Обсуждалась на конференции и тема построения корпоративных сайтов. К ним предъявляются схожие требования, что и к отчётам. Сайт должен быть информативен, технологически безупречен, но при этом визуально приятен и

выполнен в соответствии с корпоративным стилем. Проблема многих – раскрытие информации на сайтах по образцу бумажных документов. Однако сайт – иной инструмент, с другой глубиной восприятия, ориентированный на более широкую аудиторию.

Все эти требования легли в основу оценок жюри в конкурсе «Новая верста». За призы соревновались 20 участников. Победителями конкурса годовых отчётов стали ОАО «ТрансКонтейнер», ОАО «Первая грузовая компания» и ОАО «Торговый дом РЖД».

За наиболее интересную идею отчёта, качественный дизайн и полиграфию приз получило ООО «Фирма «Трансгарант».

Кроме того в специальной номинации «В ногу с реформой» было отмечено ОАО «Вторая грузовая компания». А в конкурсе корпоративных сайтов лучшими признаны ОАО «НПО «Уралвагонзавод», ОАО «ТрансКонтейнер» и ЗАО «Тихвинский вагоностроительный завод».

Участники конкурса отметили, что важна не только победа. «Мы смогли почувство-

вать себя в конкурентной среде. Надо смотреть по сторонам, это позволяет двигаться вперёд», – сказал начальник управления корпоративных коммуникаций ПГК Алексей Сотсков. А глава отдела маркетинга «Трансгаранта» Александр Метёлкин считает, что конкурс способствует повышению инвестиционной привлекательности отрасли, поэтому сам факт его проведения следует оценивать позитивно. Многие заявили и о том, что готовы представить на рассмотрение жюри свои сайты и годовые отчёты в 2012 году. «Это дополнительное стимул поддерживать высокий уровень корпоративной культуры и публичности. Когда компания готовит отчёт с мыслью, что он будет анализироваться, будет выноситься вердикт, это хорошо. Это сигнал, что компания работает по рыночным правилам», – заявил гендиректор Торгового дома РЖД Кирилл Воронин.

Более подробную информацию об итогах конкурса «Новая верста» можно узнать на сайте: www.gudok.ru/konkurs.

Юлия ГРОМДСКАЯ

ТЯЖБА

Платежом красен

ДОЛГ ЗА ПОСТРОЕННУЮ ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ ПРИШЛОСЬ ВОЗВРАЩАТЬ В СУДЕБНОМ ПОРЯДКЕ



Инжиниринговая компания «Трансстрой» (структура одноимённой корпорации Олега Дерипаски) отсудила у ОАО «Якутуголь» (дочерняя компания «Мечела») 777,7 млн руб. задолженности по контракту на выполнение работ по строительству подъездного железнодорожного пути к Эльгинскому месторождению угля (Улак – Эльга).

Решение принял Арбитражный суд Республики Саха (Якутия).

Как сообщила руководитель пресс-службы «Трансстрой» Елена Гурьянова, иск был удовлетворён частично: изначально компания просила взыскать с ответчика 924 млн руб., при этом в удовлетворении встречного иска ОАО «Якутуголь», в котором оно просило снизить сумму долга по основному заявлению на 148 млн руб., было отказано.

«Соглашение было заключено ещё в марте 2008 года, оно предусматривало выполнение строительных подрядных и проектных изыскательных работ на маршруте Улак – Эльга. Наша компания свои обязательства по контракту выполнила, а ответчик за работы не расплатился, это, собственно, и стало поводом для судебного разбирательства», – сообщила Елена Гурьянова.

Начальник отдела по связям с общественностью ОАО «Мечел» Екатерина Видеман заявила «Гудку», что угледобывающая компания с вердиктом не согласна.

«Позиция ОАО «ХК «Якутуголь» состоит в том, что некачественно выполненные проектные и строительные работы не

«Якутуголь» часть объектов признал некачественными и решил сделать себе скидки

должны оплачиваться в полном объёме. Например, выполненный «Трансстроем» проект получил отрицательное заключение государственной экспертизы. Кроме того, условия заключённого сторонами договора предусматривали осуществление части платежей только после ввода дороги в эксплуатацию. Мы не согласны с

Такой процесс – редкий случай, так как

выполнение договоров с элементами подряда

оговаривается заранее и часть денег

выплачивается в качестве гарантии

решением суда первой инстанции и будем подавать апелляцию. В то же время мы не исключаем возможности мирного урегулирования спора. Хочу добавить, что в данный момент «Якутуголь» не связывают договорные отношения с «Трансстроем», а генеральным подрядчиком строительства подъездных путей выступает ЗАО «Металлургшахтспецстрой» (подразделение «Мечела»). Строительство железнодорожной ветки до Эльгинского месторождения общей протяжённостью 316 км должно завершиться в будущем году», – отметила Екатерина Видеман.

Аналитик УК «СОЛИД Менеджмент» Максим Семянин считает, что такой процесс крайне редкий случай, так как выполнение договоров с элементами подряда

оговаривается заранее и часть денег выплачивается в качестве гарантии.

«В данном случае выплата задолженности в размере 777,7 млн руб. пропорциональна ситуации, когда можно разорить два крупных банка. «Якутуголь» понесёт серьёзные финансовые потери. Строительство железнодорожных путей для обеспечения погрузки угля – момент стратегический, и тут, возможно, «дочка» «Мечела» испытывала более серьёзные трудности, не успев,

Константин Мозговой

ВОПРОС ДНЯ

С какими трудностями сталкивается ваше предприятие при реализации программы «Бережливое производство»?

– Роман Кундури, главный инженер Тындинской дистанции СЦБ:
– У нас внедрение программы, направленной на сокращение производственных потерь, началось с цеха по ремонту электроприводов. В определённой степени мы столкнулись с финансовыми трудностями. Ведь понадобились новые материалы, инструменты, позволяющие внедрить бережливое производство. В остальном проблем не было. Хорошо, что люди хотят улучшать рабочие места и производственные процессы.

Анатолий Алексеев, начальник Улан-Удэнской дистанции пути:
– Особых проблем нет, хотя мне как руководителю хочется большего финансирования. Но и со своей стороны делаем всё, чтобы оптимизировать затраты. Для нас, путейцев, вопрос номер один – износ рельсов. Чтобы уменьшить его, в этом году установили ещё пять рельсомазавывателей. Сейчас их на дистанции более трёх десятков. По-хозяйски относимся и к старогодным материалам. На малодетальные участки отдаём костыли, противоугоны, подкладки, которые ещё могут послужить дороге. Бережливое производство ведь из малого складывается. В основной своей массе люди понимают: всё стоит денег – и молоток, и ключ.

Виталий Аносенко, дорожный мастер Самарской дистанции пути Куйбышевской дирекции инфраструктуры:
– Самая большая сложность – преодолеть в коллективе нерациональное отношение к производственным процессам и материальным ценностям. У нас участок свыше 60 км. При обслуживании пути монтеры пользуются ручными гидравлическими домкратами. Раньше люди приходили после работы и сваливали их в каптёрку. Потом не могли понять, где сломанный домкрат, а где рабочий. Теперь мы отвели место под хранение инструмента. После смены все сдают домкраты механику, он определяет объём их обслуживания. Рабочий инструмент выставляется на поддон, нерабочий – в место для мелкого ремонта или замены масла. Как только ввели принцип бережливого производства, упорядочилось хранение и обслуживание инструмента, поломок стало меньше, а эффективность использования средств малой механизации выросла.

Сергей Иващенко, и.о. замначальника по технологиям и качеству моторвагонного депо Санкт-Петербург-Балтийский:
– Наше депо одно из первых, где началось внедрение бережливого производства. Это было два года назад. Всё началось с обучения, для этого пригласили американского консультанта. Нас было человек 15 из разных отделений – экономисты, технологи, инженеры, мастера. Когда мы получили сертификаты, начали обучать депонач. Чтобы человек понимал, что такое система рационализации рабочего места 5S. Основные сложности были с людьми, которые по 20 лет проработали. Молодёжи объяснить было намного легче. В итоге мы не обошлись без потерь: кто-то ушёл. Но пришли новые работники. В основном штат сохранился.

Ринат Маматказин, главный инженер Ярославской дистанции пути:
– Бережливое производство в нашей дистанции внедряется с нынешнего года. Людям сразу трудно перестроиться психологически. Пока многие не верят, что система 5S позволит удобнее и результативнее работать. Для них это в новинку, оттого и пугает. Правда, есть дорожные мастера, бригадиры и даже монтеры пути, которые горят желанием навести порядок на своих околотках, в кладовых. Есть и такие, у кого хозяйство в запущенном состоянии, и они не хотят что-то менять. Приходится их подталкивать. А ещё внедрение системы 5S требует материальных затрат. Ведь наши кладовые и бытовки много лет не ремонтировались и находятся в плохом состоянии. Пока средства на их обустройство не выделяют. Приводим их в порядок своими силами.

Сергей Тимофеев, начальник Россошанской дистанции электроснабжения:
– Последние три года с реализацией программы трудностей нет. До этого главной проблемой было человеческое отношение. Техника содержалась в аховом состоянии, ломалась, здания ветшали, и люди воспринимали это как должное. Пришлось ломать эту привычку. Кто-то принимал новые подходы, с кем-то пришлось распрощаться. Принцип простой: испортил – восстанови, здание отремонтировали – поддерживай в достойном состоянии. Потом завели традицию – каждую пятницу после обеда наводить порядок на территории. Сначала работники обязывали и расписывали им участки, а теперь они сами берутся за дело без напоминаний. Чтобы привести производство в порядок, понадобилось только время и постоянная работа с коллективом.

Дискуссия

Научить законом

Для порядка на рынке грузоперевозок нужно больше юридических инструментов

На IX Международной конференции «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнёрство» обсуждались в том числе и проблемы качества обслуживания грузовладельцев.

Собственно возможность озвучить проблемы качества сервиса, предоставляемого ОАО «РЖД» и операторами подвижного состава, дали самим грузовладельцам. Генеральный директор ООО «Торговая компания «Вишневогорский ГОК» Константин Мостинцев отметил две основные проблемы, одна из которых ценовая. «Мы имеем существенное удорожание транспортной составляющей, которая в результате ложится на цену продукта, доставляемого потребителю, и столь же существенно влияет на нашу доходную часть», – посетовал он.
Но есть и технологическая проблема. «Если сравнивать с ситуацией, когда был инвентарный парк, увеличилось как время подачи и уборки вагонов со станций грузовладельцев, так и время доставки груза – в среднем примерно в два раза, – заявил г-н Мостинцев. – Причём проблема касается не только нас, она массовая среди металлургических предприятий. И мне представляется, что у ОАО «РЖД» сейчас нет чёткого плана по пути выхода из этой ситуации».

Он также признал, что зачастую предприятие вынуждено везти грузы под трёхкратное увеличение Прейскуранта 10-01, но, как он объяснил, мера эта вынужденная. «Мы платим, потому что деваться некуда: иначе потребители не получат груз и мы таким образом остановим заводы. В осенне-зимний период подвижного состава достаточно, но летом мы просто задохнулись от нехватки полувагонов и за любые деньги готовы были везти груз», – подчеркнул Константин Мостинцев.
«Говоря о качестве транспортного обслуживания, важно понять, что нужно клиенту. А клиенту нужна единая комплексная услуга по перевозке его груза, – отметил член комиссии по транспорту НП «Консорциум «Русская сталь» Алексей Тюфяев. – Проблема сегодня в том, что после железнодорожной реформы эта единая услуга разорвалась. Нет принципа «одного окна», нет единого субъекта, который бы отвечал за перевозочный процесс. Перевозчик говорит, что у него нет вагонов, а оператор – что он не управляет движением. В итоге мы ходим по замкнутому кругу».
«Возможно, появятся альтернативные перевозчики, которые будут предоставлять эту комплексную услугу и каким-то образом сдерживать рост цен», – предположил Алексей Тюфяев, подчеркнув, что рост ставок может быть бесконечным, пока себестоимость сборки вагонов будет на таком же высоком уровне, как сейчас. И это, по его мнению, вопрос к машиностроению.
Возврат парка в единое управление ОАО «РЖД» как вариант оптимизации грузо-



Грузовладельцы хотят, чтобы вагоны подавались в срок

вых перевозок – мысль хорошая, говорит господин Тюфяев. Правда, здесь есть свои но. «Например, если год назад цены регулировались государством, сейчас они им не регулируются. Насколько это правильно – вопрос дискуссионный», – полагает он.
Начальник департамента маркетинга и тарифной политики ПГК Виктор Воронович тоже видит в консолидации вагонного парка вопросы, требующие особого внимания. По его словам, никто из операторов не против передачи вагонов ОАО «РЖД». Вопрос лишь в том, на каких условиях будут привлекаться вагоны частных. И эти условия должны быть рыночными, уверен он.

Руководитель отдела исследований грузовых перевозок Института проблем есте-

ство перекрёстное субсидирование в вагонной составляющей тарифа. Это привело к тому, что исчезли и «дешёвые» вагоны для небольших предприятий. Что касается в целом итоговой транспортной нагрузки, сейчас при постоянном замедлении сети она будет постоянно расти, потому что постоянно увеличивается оборот».

Проблема обозначена, остаётся найти её решение. И у эксперта оно есть.
«На мой взгляд, в первую очередь нужно снижать этот оборот, чтобы появился профицит парка, который потом может быть откачен на небольшие станции. Тогда малый и средний бизнес увидит этот парк, – считает господин Куротченко. – Конечно, он будет дорогим, но во всяком случае он будет. Для этого нужно внести изменения

В условиях, когда ушёл инвентарный парк, малый и средний бизнес соглашаются на высокие ставки

ственных монополий Игорь Куротченко сделал акцент на трудностях, которые испытывают небольшие предприятия-грузовладельцы.
«В условиях, когда ушёл инвентарный парк, даже вроде бы малый и средний бизнес соглашаются на высокие ставки за подачу вагонов. Только гарантий, что они получат эти вагоны, у них нет, – заявил Игорь Куротченко. – Цена так выросла потому, что в Прейскуранте 10-01 было заложено перекрёстное субсидирование между видами отправок. То есть фактически перевозки повагонных отправок для ОАО «РЖД» были убыточны и покрывались прибылью с маршрутных. И когда исчез инвентарный парк, исчезло вместе с ним

в нормативно-правовую базу, где бы прописывалось обязательное заключение договора между всеми участниками перевозочного процесса. Они бы определяли технологические принципы вагонного парка и взаимную ответственность сторон. То есть наша главная задача – сделать так, чтобы просто вагонов было невыгодно».
Руководитель департамента исследований железнодорожного транспорта Института проблем естественных монополий Владимир Савчук обозначил ещё одну проблему – отсутствие достоверной статистики по показателям качества обслуживания грузовладельцев.
«Год назад, когда принималась целевая модель (рынка грузовых перевозок до

2015 года. – Ред.), приложением к ней была так называемая КРП – система ключевых показателей развития железнодорожного транспорта. В этой системе были в том числе и параметры качества. При разработке этих параметров федеральные органы исполнительной власти столкнулись с отсутствием даже таких базовых показателей, как процент удовлетворённых заявок на перевозку грузов или изменение транспортной нагрузки на пользователей услуг. Сегодня органы государственной статистики не ведут такого достоверного учёта, – отметил господин Савчук. – В качестве примера можно привести интересный факт: Росстат узнал о том, что транспортная составляющая должна включать в себя не только тарифы, устанавливаемые государством для ОАО «РЖД», но и стоимость услуг операторов грузовых вагонов, только в 2009 году. То есть Росстат только тогда узнал (но так и не учёл) о существовании операторов и их влиянии на транспортные затраты пользователей услуг. До этого все параметры транспортной нагрузки измерялись исключительно путём учёта тарифов ОАО «РЖД». Так, по данным Росстата, в 2009 году транспортная нагрузка выросла на 7–8%, хотя на самом деле операторы в условиях кризиса предоставляли вагоны с существенным дисконтом, и стоимость перевозки в большинстве случаев либо сохранилась на уровне 2008 года, либо даже снизилась. Поэтому регуляторам целесообразно занять самую активную позицию в сфере совершенствования статистического учёта на железнодорожном транспорте и учёта давно изменившейся структуры отрасли и хозяйственно-экономических отношений между участниками перевозочного процесса».

Маргарита Меньшакова

Инвестиции

Развитие в кредит

Лизинговая компания получила возможность расширения вагонного парка



Сбербанк России и лизинговая компания RAIL1520 (ООО «Рейл1520») заключили генеральное соглашение об открытии рамочной кредитной линии на сумму 10 млрд руб.

Как сообщил генеральный директор RAIL1520 Роман Савушкин, согласно инвестиционному плану, ориентированному на расширение собственного вагонного парка, компания полностью использует кредитную линию уже в первом полугодии 2012 года. До конца следующего года её парк вырастет на 7000 вагонов.

По мнению участников рынка, в сегодняшних условиях наблюдается рост спроса на услуги операционного лизинга.

По оценке аналитика Независимого аналитического агентства «Инвесткафе» Кирилла Маркина, «RAIL1520 сейчас стремится закрепиться на рынке. Логично будет предположить, что компания и Сбербанк проводили исследование перспективного спроса на рынке, в противном случае банк попросту не станет выделять такую внушительную кредитную линию под заведомо рискованный проект».

В планах компании в течение ближайших трёх лет сформировать вагонный парк объёмом 20 тыс. единиц. Среди поставщиков – российские и украинские вагоностроительные предприятия.

Наталья Решетняк

В досье

Компания RAIL1520 учреждена в 2011 году акционерами Группы компаний «ИСТ». Среди клиентов – компании химической, металлургической, угольной и лесной промышленности, в частности СУЭК, «УРАЛХИМ-ТРАНС».

Финансы

Займут на электрички

Облигации «Аэроэкспресса» готовы стать популярными

ООО «Аэроэкспресс» планирует привлечь 3,5 млрд руб. инвестиций с помощью выпуска облигаций.

Дебютный выпуск ценных бумаг в объёме 3,5 млн штук номиналом 1 тыс. руб. был зарегистрирован Федеральной службой по финансовым рынкам. Облигации выпускаются сроком на 5 лет с возможностью досрочного погашения по усмотрению эмитента и по желанию владельцев бумаг.

Пресс-секретарь компании Надежда Доржиева сообщила «Гудку», что облигации выпускаются для финансирования текущей деятельности компании. При этом, по её словам, ставка купонного дохода пока не определена.

Эксперты считают, что у компании есть масса возможностей, куда потратить привлечённые средства. При этом аналитики не сомневаются в популярности ценных бумаг у инвесторов.

Аналитик компании «Метрополь» Андрей Рожков обратил внимание, что у «Аэроэкспресса» достаточно высокая прибыль. «Компания работает в стабильном сегменте рынка перевозок, объём которого вряд ли будет уменьшаться даже с учётом возможного



Бумаги «Аэроэкспресса» отнесли к премиальному сегменту

замедления темпов развития экономики. Поэтому инвесторы, скорее всего, захотят вкладывать средства в ценные бумаги «Аэроэкспресса», – отметил он.

С этим согласен ведущий эксперт УК «ФИНАМ Менеджмент» Дмитрий Баранов. «Аэроэкспресс» работает в премиальном сегменте, который к тому же достаточно прибыльный. Он расширяет свою деятельность, планируя перевозки пассажиров между городом и аэропортом Сочи, что является весьма перспективным направлением. Соответственно, компания будет обладать доверием инвесторов», – подчеркнул аналитик. По его мнению, интерес к

ценным бумагам перевозчика могут проявить как частные компании, так и ОАО «РЖД». Эксперты считают, что вырученные средства компания направит на развитие инфраструктуры и закупку подвижного состава. «Аэроэкспресс» может направить средства от размещения на строительство терминала в Домодедове, а также на развитие своих проектов в регионах», – отметил Андрей Рожков. Дмитрий Баранов, в свою очередь, считает, что «Аэроэкспрессу» понадобятся средства на закупку как обычных, так и двухэтажных электропоездов. Эксперт не исключил, что компания привлекает средства также на открытие новых направлений перевозок.

Денис Вискне

СДЕЛКА

Приобрести полностью

«СЕВЕРСТАЛИ» ПРИДЁТСЯ СТРОИТЬ МАГИСТРАЛЬ В АФРИКЕ

ОАО «Северсталь» приобрело 38,5% акций (и консолидировало 100-процентный пакет) железорудного проекта Putu в Либерии у компании Afferro Mining Inc. Теперь ему предстоит решить проблему строительства порта и железной дороги протяжённостью 127 км.

Первоначальный платёж по сделке составляет \$65 млн. Сумма же отложенного платежа будет зависеть от ряда условий и составит примерно \$50–70 млн.

Заместитель генерального директора «Северстали» по стратегии и корпоративному развитию Томас Верасто сообщил, что компания продолжит развивать Putu и в ближайшее время рассмотрит наилучшие стратегические опции для реализации проекта.

По словам генерального директора Afferro Луиса да Силва, теперь компания сможет сконцентрироваться на приоритетном железорудном проекте – Nkout в Камеруне.

В «Северстали» пояснили, что говорить конкретно о будущей железнодорожной ветке пока ещё рано.

«Проект Putu в Либерии оценивается в \$2,5–3,5 млрд. Предварительное ТЭО ожидается к середине 2012 года, а непосредственно ТЭО – к середине 2013 года. В этой связи говорить о деталях планируемого строительства железной дороги пока преждевременно, транспортная составляющая находится в стадии проработки», – считает начальник управления по стратегии и развитию бизнеса дивизиона «Северсталь Ресурс» Кирилл Козеняшев.

Ведущий эксперт УК «ФИНАМ Менеджмент» Дмитрий Баранов считает, что на железнодорожный проект «Северстали» придётся серьёзно потратиться.

«Можно констатировать факт: строительство железнодорожной ветки будет очень и очень дорогим проектом, – отметил он. – Объясняется это в первую очередь тем, что будут велики транспортные расходы, ведь в Либерию придётся везти практически всё. Второе – будет дорога рабочая сила. Если неквалифицированных рабочих ещё можно нанять на месте (и то ещё неизвестно, как они работают), то мастеров и инженеров придётся везти из России или других стран, создавать им соответствующие условия, страховать их, обеспечивать их безопасность, и всё это влетит в копеечку. Поэтому вероятнее всего, к строительству будет привлечены сторонние компании, имеющие опыт работы в Африке».

Константин Мозговой

СТЫК

Слились в реку

В 2011 году выросла отправка нефтепродуктов водным транспортом

Судоходная компания «Палмали» в 2011 году увеличила объём экспортных перевозок нефтепродуктов по внутренним водным путям России более чем в 1,5 раза по сравнению с навигацией прошлого года. Часть объёма речники забрали у магистралей.



ФОТО: ЛЕВИН СЕРГЕЕВ

храняется», – рассказал «Гудку» эксперт аналитического агентства «Инвесткафе» Кирилл Маркин.

Кроме того, в этом году крупные клиенты «Палмали» – нефтяные компании SOCAR (Азербайджан) и «ЛУКОЙЛ» (Россия) – увеличили производство нефтепродуктов, что также стимулирует увеличение показателя грузоперевозок в целом.

Во время навигации 2011 года компания «Палмали» перевезла 6,5 млн тонн нефтепродуктов (в 2010 году – 4,5 млн тонн). Перевозки осуществля-

В пользу речников сыграло увеличение тарифов на грузовые железнодорожные перевозки

лись из Жигулёвска (Самарская обл.), Октябрьска (Самарская обл.), Азова, Ростова-на-Дону, Таганрога, а также из портов

В досье

«Палмали» входит в список крупнейших отечественных перевозчиков по внутренним водным путям РФ. Общая доля рынка составляет около 80% всех перевозок нефтепродуктов и 55% перевозок генеральных грузов по рекам России. Грузовой флот судоходной компании составляет 60 судов общей вместимостью почти 400 тыс. тонн.

Туркменбаши (Туркменистан) и Баутино (Казахстан) в порты Чёрного моря.

В компании увеличение объёмов перевозки объясняют заключением в 2011 году новых долгосрочных контрактов с российскими компаниями. Основным из них стало десятилетнее соглашение с ОАО «НК «РуссНефть» до 2021 года о транспортировке нефтепродуктов речными танкерами и судами «река – море» в период навигации по внутренним водным путям. Согласно договору «Палмали» в текущем сезоне должна была перевезти до 2 млн тонн нефтепродуктов «РуссНефти» из российских речных портов.

Галия Шакирова

Конкуренция

Перевозка к столу

Абхазия в этом сезоне планирует экспортировать в Россию 29 тыс. тонн мандаринов



ФОТО: ИТАР-ТАСС

Структура импорта мандаринов не меняется уже несколько лет

1200 руб. – страховка машины на месяц и 250 руб. – личная страховка, а также временный учёт машины», – добавил аналитик.

Как рассказал Максим Семянин, для перевозки в фуре товар обычно скупают массово и не особо ручаются за его качество. Те, кто перевозит цитрусовые в «Газелях», к качеству плодов более внимательны. И вообще, чем меньше объём закупки, тем лучше. «Товар лучше брать прямо из хозяй-

Есть и другая возможность доставки цитрусовых: в вагонах-рефрижераторах по железной дороге. По данным Центра фирменного транспортного обслуживания, в прошлом году Северо-Кавказская железная дорога перевезла за два предновогодних месяца (ноябрь и декабрь) более 6 тыс. тонн свежих мандаринов. В 2011 году за тот же период – пока лишь 59 тонн.

Для перевозки в фуре товар обычно скупают массово и не особо ручаются за его качество

ства, где он вырос. Чтобы был с веточкой. В «Газель» помещается не больше тонны мандаринов. Перевозят их в коробках изпод эквадорских бананов, где они себя очень комфортно чувствуют. Идеальный вариант – везти их при той же температуре, при которой они грузились, – это примерно +8 или +5 градусов. Плоды мандаринов в целом морозостойчивы, хорошо переносят температуру до –25. Но, конечно, чем выше температура, тем лучше. Если мандарин перемерз, то на третий день после приезда на пункт продажи его можно уже выкидывать», – говорит г-н Семянин.

«Реконструкция Абхазской железной дороги ещё не завершена, – отмечает Беслан Джоупа. – Между Сухумом и Москвой есть прямое железнодорожное сообщение (раньше курсировали только

прицепные вагоны поезда Москва – Адлер), но оно только для пассажиров, а не для грузов, в том числе и мандаринов».

Как рассказал г-н Джоупа, с началом полноценной работы абхазского участка Закавказской железной дороги, который в советские годы был крупной магистралью, абхазские сельхозпроизводители связывают большие надежды.

По словам президента Абхазии Александра Анкваба, работы на Абхазской железной дороге продлятся ещё не менее четырёх месяцев. «Магистраль имеет свою специфику, на её протяжённости немало тоннелей и мостов, подстанций и переезды оказались тоже очень проблемными. Для того чтобы привести всё это в порядок, требуется не только время, но и средства – больше 2 млрд руб.», – пояснил он.

Галия Шакирова

Справка

По данным Центра фирменного транспортного обслуживания, за 11 месяцев 2011 года по сети ОАО «РЖД» было перевезено 2,210 тыс. тонн свежих мандаринов (за аналогичный период прошлого года – 1,314 тыс. тонн). Помимо Северо-Кавказской железной дороги, цитрусовые транспортировались также по Октябрьской магистральной – 1,966 тыс. тонн, Южно-Уральской – 158 тонн, Байкальской – 20 тонн и Дальневосточной – 7 тонн.

Ситуация

Цистерны на выданье

Производители прогнозируют значительное увеличение погрузки растительного масла

Рекордный урожай подсолнечника заставил сельхозпроизводителей и грузоотправителей поломать голову над тем, как обеспечить своевременный вывоз продуктов переработки по железной дороге.

В последние пару лет перевозки подсолнечного масла регулярно снижались. Если в 2009 году на полигоне Северо-Кавказской дороги погрузили около 7 тыс. цистерн, то в 2010-м – уже около 5 тыс., а за 11 месяцев нынешнего года – менее 3 тыс. Это было связано с отсутствием сырья, вызванным неурожаем. В результате был уменьшен и парк цистерн, задействованных в перевозке подсолнечного масла. Если в 2009-м их было 600, то к осени нынешнего года при возобновлении заявок на перевозку в парке Ростовского филиала ПГК оставалось лишь 56.

«Для перевозок были вынуждены дополнительно под-

готовить 442 цистерны на пункте подготовки в пропарочно-промывочном комплексе», – сообщил начальник отдела перевозок филиала Олег Демченко.

К ноябрю нынешнего года урожай подсолнечника был на 10–15% выше, чем за аналогичный период рекордного для аграриев 2008-го.

«Сейчас проблема нехватки сырья для производства подсолнечного масла снята, – утверждает Сергей Киричек, учредитель ООО «Кубанская компания «Элит Масло». – По результатам урожая его переизбыток, по предварительным прогнозам, составит 2 млн тонн».

Сегодня производители выражают обеспокоенность тем, что имеющихся цистерн может не хватить. Уже со второй половины следующего года некоторые компании ожидают увеличения погрузки подсолнечного масла в 3,5 раза.

Для вывоза продукции железнодорожники предложили

сократить время нахождения вагонов под погрузкой-выгрузкой. «При перевозках на экспорт через Новороссийский порт мы предложили установить нормативное время на погрузку – пять суток, на выгрузку – трое суток и на накопление судовой партии – десять, – отметил директор Ростовского филиала ПГК Вадим Жуков. – Сокращение простоя подвижного состава под грузовыми операциями позволит повысить производительность цистерны, а следовательно, перевезти больше груза».

Также оператор предлагает активнее брать необходимый подвижной состав в аренду, что позволит грузоотправителям не быть привязанными к наличию у него цистерн. Такой опыт уже есть. В частности, ОАО «МЖК Армавирский» имеет в аренде порядка 50 вагонов.

Игорь Евдокимов, сов. корр. «Гудка» Ростов-на-Дону

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

Ситуация

Почти живой

Ставший инвалидом помощник машиниста ждёт помощи

В ДЕРЕВЯННОМ, ЧУТЬ НАКРЕНИВ-ШЕМСЯ ОТ СТАРОСТИ ДОМЕ, ЧТО НА ОКРАИНЕ ГОРОДА ВЯЗНИКИ, СЛОВА ЭТИ, КАЖЕТСЯ, ЗВУЧАТ ПОСТОЯННО. «МАМОЧКА, МАМОЧКА...» ИХ ПРОИЗНОСИТ МУЖСКОЙ НАДСАДНЫЙ ГОЛОС С КАКИМ-ТО ПРИСВИСТОМ, СЛОВНО В ТРУБУ ВЫДУВАЕТ.

Для постороннего человека уже через несколько минут они превращаются в навязчивый и раздражающий фон. Но только не для молодой уже женщины с по-детски простодушными глазами.

«Вы уж простите, – с извиняющейся улыбкой говорит она. – Но дверь я не могу закрыть. Он ведь без меня не может». «Он» – это её сын, Сергей Печников, бывший помощник машиниста на Владимирском подменном пункте локомотивного депо Горький-сортiroвочный.

Он смотрит на меня так, словно пытается вспомнить, где раньше видел. Потом медленно поворачивает голову, половина которой совершенно гладкая. Видно, как под тонкой кожей пульсируют жилки. И бессильно стонет.

3 января 2008 года Сергей получил тяжелейшую открытую черепно-мозговую травму. Вечером в тот день его нашли лежащим без сознания рядом с путями. Потом была операция в центральной районной больнице, лечение в дорожной клинической больнице и московской клинике им. Боткина. Жизнь ему спасли, но здоровье, увы, не вернули.

Сейчас ему 39 лет. Он инвалид первой группы. И жизнь его ограничена стенами маленькой комнаты, пропитанной запахом лекарств и болезни. Сергей или сидит в инвалидном кресле или лежит на стоящей рядом кровати. Руки, ноги есть, но они ему плохо подчиняются. Как и мозг. В памяти остались лишь отрывки из прошлого. Десять лет он проработал помощником машиниста. Была семья, двое детей.

У его жены давно уже новый муж. А у него постоянная головная боль, он не может сам поднять даже ложку. Трахеостомы в горле не даёт нормально дышать и произнести хотя бы те слова, которые остались в памяти. И он опята с отчаянием выдыхает: «Мамочка, мамочка... Больно...»

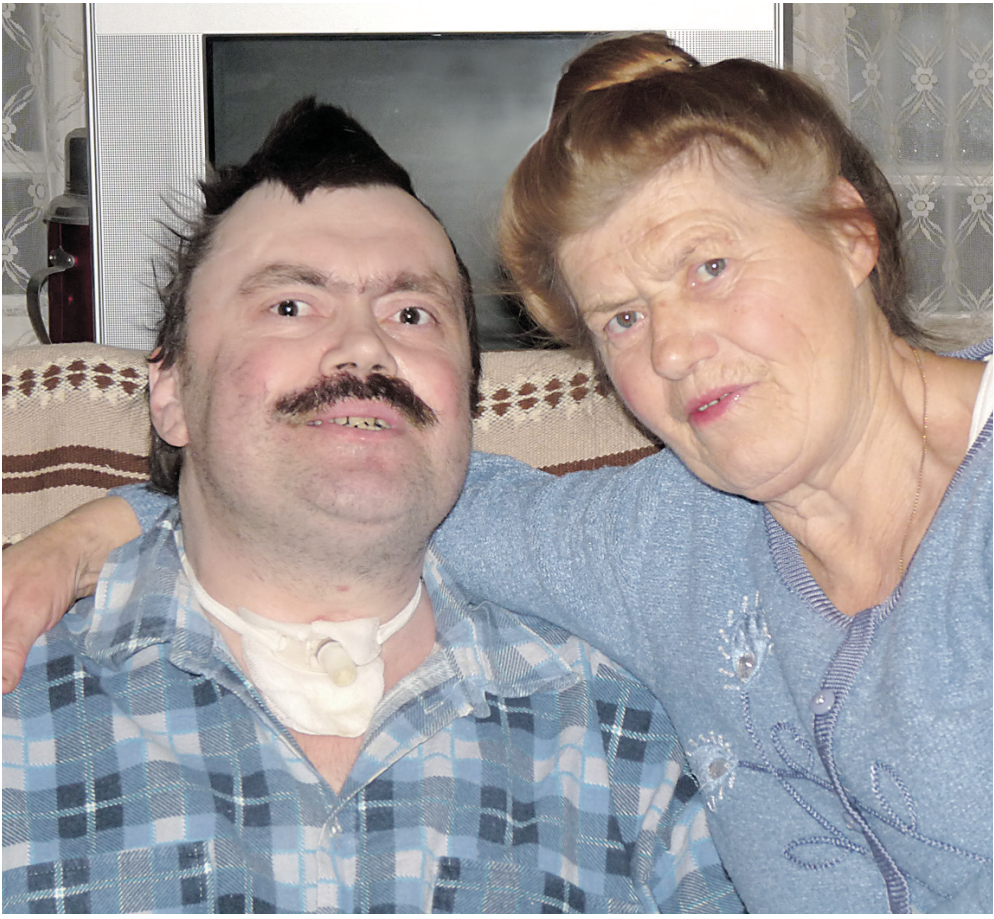
Нина Николаевна Печникова постоянно спует то в единственную комнату в доме, в которой лежит сын, то на кухню, где я сижу. Чистота в её крохотном жилище идеальная. Непонятно, как это ей удаётся. Сергей требует постоянного внимания, а ведь ещё надо приготовить обед, купить продукты... «Надо просто меньше спать», – пытается шутить она.

Её сын сейчас всё равно что малый ребёнок, но он мужчина крепкого сложения. Чтобы поднять его, матери приходится напрягать последние силы, а их уже нет. Ей всё-таки почти 70 лет. Конечно, стараются помогать родные. Но у них своя жизнь, свои проблемы, и поэтому основная нагрузка ложится на плечи матери. В том числе и материальная. Но пенсия у неё – 5934 руб., Сергей получает по инвалидности 10921 руб. А только один лекарственный препарат, который ему помогает, стоит 2 тыс. руб. в месяц.

– Соседи очень нам сочувствуют, – говорит Нина Николаевна. – Они помнят, каким добрым был мой сын. Скажет кто-то из стариков: «Надо бы поколоть дрова», и он уже готов это сделать. Теперь то один сосед даст мне 100 рублей, то другой – 300.

Но это не спасает. За три года болезни сына Нина Николаевна влезла в большие долги – около 300 тыс. руб. Деньги ушли на перевозку больного сына в больницы, а также на медицинские препараты и принадлежности. Одна только упаковка памперсов стоит 1700 руб.

Проблемы растут как снежный ком. Дом, в котором они живут, совсем старый. Фундамент проседает. Отопление печное. Зимой по утрам температура иногда опускается до 8 градусов. А больной нуждается в элементарной гигиенической процедуре – мытье. Чтобы отвезти его в баню, нужен спецтранспорт, а он им не по карману. А чтобы помыть дома – душевая кабина. Но какая там кабина, если женщине приходится таскать воду из колодца! Оказание Сергею медицинской помощи – тоже нелёгкая задача. Сегодня в роли медицинских работников выступают Нина Николаевна и её племянница Света. Мать каждые 3 часа меняет одну часть трахеостомы, а племянница



Печниковы остались практически наедине с бедой

через день – основную трубку. Хотя обе в прямом смысле трясутся от страха – вдруг что не так сделают и причинят боль и без того измученному Сергею. Но выхода нет. Оплатить спецтранспорт для поездки в медицинское учреждение или частный визит медиков они не в состоянии. Да и медики не то что каждые три часа, а даже через день к такому больному не

– А ему, значит, мучиться? – плачет Нина Николаевна. Между тем в апреле 2012 года предстоит процедура подтверждения инвалидности Сергея, и для этого надо опять везти его во Владимир. Где взять деньги, да и как вообще справиться с такой задачей в одиночку – она даже думать об этом боится. – И как жить? – спрашивает меня Нина Николаевна.

Как объяснить матери, что ситуацию, в которой оказался её сын, нельзя облегчить, поскольку у людей, которые могли это сделать, в нужный момент не нашлось ни времени, ни желания...

побегут. В Вязниках та же беда, что и по всей стране, – дефицит медицинских кадров. Трехеостому надо бы вообще убрать, чтобы хоть как-то облегчить человеку жизнь. Но для этого нужна дорогостоящая операция. Два года назад Нина Николаевна с превеликим трудом привезла сына во Владимир, в больницу, надеясь получить квоту на такое лечение в столичной клинике. Но Сергею её не дали. Дескать, нужно помогать тем, у кого есть шанс поправиться.

Наверное, вопрос этот в первую очередь надо бы адресовать государству. Почему оно не создаст такую систему поддержки инвалидов, которая позволит эффективно решать подобные проблемы? Но ведь до государства, как до Бога, далеко. Как достучаться? А как же родное предприятие? Тут всё не так просто. На Владимирском подменном пункте бывшего помощника машиниста Сергея Печникова красочно помнят. – Человек он был тихий, незаметный, – говорит председа-

тель цеховой профорганизации Юрий Понамарёв, – но добросовестный. Никаких замечаний по работе не имел. Когда родные обращались в депо за помощью, её оказывали. Но после того, как он выписался из больницы, связь была утеряна, они к нам больше не обращались.

По словам Юрия Васильевича, первое время депо оплачивало этой семье и спецтранспорт, и медицинские принадлежности. Даже деньги собирали всем ми-

ром, как это принято, когда человек попал в беду. Но мать Сергея их не получала. Тот же профком не проследил, чтобы деньги отдавались тому, кто ухаживает за инвалидом. Причём под расписку, чтобы было с кого списать. Так что кому на самом деле помогало депо – неясно.

Кроме того, когда стало понятно, что Сергей не сможет больше работать, надо было подсказать Нине Николаевне, чтобы она написала заявление на увольнение от его имени в связи с выходом на пенсию

по причине инвалидности (по ст. 77 Трудового кодекса РФ). Тогда, согласно действующему в ОАО «РЖД» Коллективному договору, Печников мог бы рассчитывать на определённую работу со стороны компании. И, в частности, на обслуживание в ведомственных медицинских учреждениях. Обычно в отделах кадров подразделений РЖД объясняют людям эти правовые аспекты. Ведь Коллективный договор предназначен оказывать реальную помощь людям. И это не тайна за семью печатями.

Но подозреваю, что мать Печникова и не догадывается о существовании такой формы взаимоотношений предприятия и его сотрудников, как Коллективный договор. Она и в суд-то обратилась, потому что соседка посоветовала.

В марте этого года Вязниковский городской суд рассматривал иск Сергея Печникова о возмещении вреда его здоровью и компенсации морального вреда. Понятно, что интересы его представляла мать. Она посчитала, что обстоятельства, при которых Сергей стал инвалидом, позволяют на это надеяться. По её словам, в тот день он вышел из электрички в Вязниках, пошёл вдоль путей, а когда их перешёл (кстати, в неполюженном месте), его зацепил проходящий электропоезд.

– Поскольку травму Сергей получил по дороге с работы, а кроме того, его задело движущееся транспортное средство, значит, он имеет право на пожизненный среднемесячный заработок, который в тот период составлял чуть больше 14000 руб., – рассуждает Нина Николаевна.

Но суд пришёл к выводу, что такая травма не могла быть причиной Печникову движущимся поездом. Есть свидетельства, что он поскользнулся и упал. Кроме того, его рабочий день закончился задолго до получения травмы – в 14 часов 20 минут. В Вязниках, судя по расписанию пригородных поездов, Сергей

не мог быть ранее 17 часов 25 минут. Домой он возвращался не на служебном транспорте, а на электричке. Таким образом, оснований для страхового возмещения не имеется.

Для Печниковых это означало падение в бездну. Как жить и на что жить?

Мать Сергея – человек доверчивый. Но вот подменный пункт доверия не оправдал. Печникова уволили по ст. 83, пункт 5 Трудового кодекса РФ – по инициативе и обстоятельствам, не зависящим от воли сторон... И это не даёт ему права на использование возможностей коллективного договора.

Почему с ним так поступили? Да кто ж теперь объяснит... Люди, готовившие документы, давно уволились.

Год назад один из бывших работников депо посоветовал Нине Николаевне написать заявление на материальную помощь. Долгое время шло оно своим непонятным для непосвящённых людей путём, и так совпало, что деньги в размере 50 тыс. руб. по распоряжению начальника Горьковской железной дороги Анатолия Лесуна были выделены в день моего приезда. В этой связи следует отметить, что история эта для дороги нетипичная – железнодорожники всегда отличались отзывчивостью. Но семье Печниковых от этого не легче. И нет слов объяснить матери, что ситуацию, в которой оказался её сын почти 4 года назад, нельзя облегчить, поскольку у людей, наделённых возможностями это сделать, в нужный момент не нашлось для этого времени и желания.

...Когда на мой стол легло письмо от Нины Николаевны с отчаянной просьбой о помощи, я стала писать на нём «Горьковская железная дорога». Но кто-то отвлёк, и я успела написать только «Горько...».

Наталья Кузина,
СПЕЦ. КОРР. «Гудка»
Вязники
Фото автора

Для тех, кто хочет помочь

Банковские реквизиты

Получатель Муромское ОСБ РФ № 93, ИНН 7707083893 в Волго-Вятском банке Сбербанка РФ, г. Нижний Новгород, БИК 042202603, корреспондентский счёт 301018109000000000603, расчётный счёт 30301810242006001017, на имя Печниковой Нины Николаевны, лицевой счёт 42307810310073703359/48.

Проверки на дорогах

Обязательный не для всех

Начальники, их заместители и инженеры контрольно-измерительных вагонов проходят медосмотр по третьей категории

– Мы, специалисты дорожного центра диагностики и мониторинга Северо-Кавказской дирекции инфраструктуры, хотели бы получить разъяснение по поводу прохождения медосмотров инженерами и начальниками контрольно-измерительных вагонов. Ежегодно отдел кадров отправляет нас в поликлиники, где мы проходим медосмотры как работники, обеспечивающие движение поездов, то есть по первой категории. Но, насколько нам известно, к этой категории относятся наладчики контрольно-измерительных вагонов и инженеры путевых комплексов. В поликлинике же объясняют, что, по их бумагам, мы должны проходить медкомиссию по третьей категории, но так как наш отдел кадров даёт направление по первой, они и проводят осмотры согласно этому направлению.

Валерий Коровов

– При направлении работников на медосмотры в отделах кадров руководствуются рядом документов.

Это приказ министра путей сообщения Российской Федерации от 29 марта 1999 года, № 61Г, «Положение о порядке проведения обязательных предварительных, при поступлении на работу и периодических медицинских осмотров на федеральном железнодорожном транспорте», приказы Минздравмедпрома РФ от 14 марта 1996 года № 90, а также Минздрава и соцразвития РФ от 16 августа 2004 года № 83.

После проведённой проверки установлено, что начальники, их заместители и инженеры



Здоровье специалистов железнодорожного транспорта требует особого контроля

контрольно-измерительных вагонов проходят медосмотры по п. 4.2 приказа 6Ц (третьей категории) и в соответствии с приказами № 83 и № 90. Это также подтверждено поимёнными списками, согласованными с Северо-Кавказским территориальным отделом территориального управления Роспотребнадзора по железнодорожному транспорту.

Таким образом, в текущем году ни один работник центра диагностики и мониторинга устройств инфраструктуры не был направлен на обязательный предварительный или периодический медосмотр в нарушение указания МПС РФ от 11 октября 1999 года № 372ПР-у, в котором отражён

Перечень профессий и должностей работников, обеспечивающих движение поездов, подлежащих обязательным медицинским осмотрам по первой категории.

В то же время специалисты лечебно-профилактических учреждений, проводящие осмотры, учитывая состояние здоровья работника, вправе назначить ему дополнительное обследование. Так, работники старше 50 лет (для женщин) и 55 лет (для мужчин) проходят расширенные медицинские осмотры, что, в свою очередь, может ошибочно расцениваться как прохождение осмотра и по первой, и по третьей категориям.

Дмитрий Хворостов, заместитель начальника Северо-Кавказского дирекции инфраструктуры по кадрам и социальным вопросам

Увлечение

Тайна цесаревича

Любимой игрушкой наследника престола была железная дорога

Железная дорога долгое время была мечтой Его Императорского Высочества, цесаревича Алексея Романова. И как-то на Рождество он нашёл её... под ёлкой.

С тех пор «потешное царство» – так называлась игровая комната – открывалось железной дорогой длиной пятнадцать метров, где всё как настоящее: полотно, переезды, мосты, светофоры. Вдоль дороги были даже миниатюрные парки с беседками, в которых видны мужские и женские фигурки. Следовал игрушечный поезд по своему маршруту: Санкт-Петербург – Детское (Царское Село).

Наследник престола перевозил по этой дороге своих солдатиков, пушки и провиант, сверху накрывал маскировочное полотно, чтобы ни один «враг» не заметил.

Временами дивная игрушка переехдила во владение младших сестёр, тогда поезд украшали цветами и шарами. И он из военного превращался в свадебный. Возил то свиту жениха, то невесту и её подружек. Понятное дело, девочки меняли ему и маршрут. А цесаревич в это время довольствовался макетом паровоза,



Очень хочется потрогать царскую игрушку

который одиноко стоял в углу и не мог завестись по причине... заводского брака. Однако он искусно был сделан. И очень похож на настоящий. Ну не выкидывать же его! Наследник нагружал своего стального коня «оружием», накрывал маскировкой и вообразал, что его паровоз едет на войну. А когда сестрам игры с поездом надоедали и они возвращались к своим куклам, железная дорога снова переходила в полное владение цесаревича.

– Удивительно, но железная дорога и сейчас в рабочем состоянии, – говорит

Татьяна Савалёва, научный сотрудник художественно-педагогического Музея игрушки в Сергиевом Посаде, где уже много лет хранятся игры царских детей.

Маленькие посетители, особенно мальчики, при виде удивительной техники застывают в восхищении, а потом во всеуслышание объявляют своим мамам, что хотят иметь такую же железную дорогу и управлять игрушечными поездами.

– Я, когда вырасту, тоже буду машинистом, как наследник престола, – серьёзно заявил пятилетний Артём Мирошниченко, увидев заманчивую игрушку.

А когда взрослые ему объяснили, что цесаревич не был машинистом, Артём не возразил: «Но он же хотел им стать, это же понятно!» И действительно, как можно не хотеть вести по рельсам такую сказочную машину!

В Музее игрушки всегда полно народа – и взрослого, и маленького. А юным посетителям здесь разрешают экспонаты не только трогать, но и играть с ними. Потешное царство, одним словом.

Ольга Иженикова
Сергиев Посад

СТАТИСТИКА

Эльфов тоже считали

РОССТАТ ОЗВУЧИЛ ОФИЦИАЛЬНЫЕ ИТОГИ ПЕРЕПИСИ НАСЕЛЕНИЯ

НЕОБЯЗАТЕЛЬНОСТЬ ПЕРЕПИСИ – ЕЁ КЛЮЧЕВОЙ ФАКТОР. ЧЕЛОВЕКА НЕЛЬЗЯ ЗАСТАВИТЬ ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В ЭТОМ МЕРОПРИЯТИИ, РАВНО КАК НЕЛЬЗЯ ПРЕНЕБРЕЧЬ И ЕГО ОТВЕТАМИ. ТАК ПОЯВЛЯЕТСЯ ПОГРЕШНОСТЬ ПРИ ПОДВЕДЕНИИ ИТОГОВ. ИНОГДА СИТУАЦИИ ДОХОДЯТ ДО АБСУРДА.

Среди 143,4 млн человек, принявших участие в переписи, обнаружили 263 эльфа. «В 2002 году их было 44, сейчас количество увеличилось. Зато численность хоббитов резко сократилась», – иронизирует руководитель Федеральной службы государственной статистики Александр Суринов.

В общую базу результатов такие ответы не вносятся: считается, что человек ничего не ответил, но точное количество персонажей Росстату всё же известно. В целом свою национальность не смогли определить 5,6 млн человек.

«По сравнению с переписью 2002 года численность населения уменьшилась на 2,3 млн человек. На 60% сократилось и количество сельских населённых пунктов. Пермь выбыла из разряда городов-миллионников, в Нижнем Новгороде уменьшилось количество жителей», – констатирует руководитель Росстата.

Не может не радовать возросший за восемь лет уровень образования. Основное общее и выше имеет 91% населения, и почти 60% из них – профессиональное. Впервые в 2010 году при переписи населения посчитали кандидатов и докторов наук – их оказалось 596 тыс. и 124 тыс. соответственно.

Многие категории удалось посчитать впервые благодаря усовершенствованию механизма переписи, говорят эксперты. Многие поля заполнялись вручную, поэтому все листы дополнительно сканировали, чтобы избежать неточностей.

«Основные прогнозы оправдались, – считает заместитель директора Института этнологии и антропологии РАН Владимир Зорин. – Учёные предполагали, что изменится баланс между народами: возрастет численность представителей кавказского народа, а также граждан стран СНГ – так и произошло. Богаче стала сама палитра национальностей из-за развития принципа самоидентификации – 190 народов насчитали специалисты Росстата».

Однако неожиданным для учёных стало снижение доли украинцев и белорусов. Владимир Зорин считает, что при проведении следующей переписи населения, которая запланирована на 2020 год, необходимо ввести учёт двойной идентичности, чтобы человек не разрывался между выбором национальности отца или матери.

Всего выявилось 22 наиболее многочисленные национальности численностью более 400 тыс. человек. Но русских по-прежнему большинство – 80,9%. Между тем миграционную привлекательность Россия не потеряла: 66% мигрантов указали, что приехали на работу, 6,6% – на учёбу, 5,7% – на отдых, 1,3% – в командировку.

На 2,3 года увеличился средний возраст жителей страны – численность населения старше трудоспособного возраста пропорционально возросла. «Старение и увеличение доли пожилого населения будут продолжаться», – отметил руководитель Центра по изучению проблем народонаселения экономического факультета МГУ им. Ломоносова Валерий Елизаров. – Поэтому важно думать о том, как сохранить здоровье людей предпенсионного и пенсионного возраста. Хотя эта тенденция и является общеευропейской, мы не занимаем лидирующих позиций. Больше пожилых людей проживает в Японии и Италии».



ФОТО: ИТАР-ТАСС

Переписчики предоставили свободу самоопределения – можно было сказать даже марсианином

Число пенсионеров, получающих пенсию по старости и социальную пенсию, выросло на 5%, по инвалидности – на 10%. Посobie по безработице как источник средств существования указали 1,4 млн человек, для 900 тыс. из которых он является основным, для 771 тыс. – единственным.

Впервые в бланки переписных листов был внесён и вопрос о родном языке. «Интересно, что 5,7% человек, не относящих себя к русским по национальности, вы-

службы при Президенте РФ Владимир Бойков. Он отмечает, что, по данным 2010 года, увеличилось число супружеских пар, состоящих в незарегистрированном браке, а в таких семьях, как правило, детей меньше или совсем нет. «После оглашения предварительных результатов переписи наш центр совместно с Росстатом проводил соцопрос. Результаты оказались крайне противоречивыми. На вопрос о главных ценностях большинство людей отвечают: семья и здоровье. Тем не менее физкультурой занимаются всего 17% опрошенных, а детей считают нужным заводить лишь 11,5% женщин в возрасте 16–45 лет.

По сравнению с переписью 2002 года население уменьшилось на 2,3 млн человек. Пермь выбыла из разряда городов-миллионников

брали в качестве родного языка именно его. Вполне вероятно, что при следующем учёте населения эти 5,7% на вопрос о национальности ответят – «русские», – говорит Валерий Елизаров.

Больше всего специалистов беспокоит отношение общества к семье. Руководитель Центра по изучению проблем народонаселения экономического факультета МГУ им. Ломоносова полагает, что сохранившаяся с прошлой переписи тенденция превышения численности женщин над мужчинами вовсе не является главным фактором действительно строить семьи и заводить детей. «У нас наблюдается даже избыток женихов. К 33 годам происходит выравнивание полов, поэтому на брачном рынке всё нормально», – заверяет эксперт.

Не согласен с ним директор Социологического центра Российской академии государственной

Говорят: мол, зачем плодить нищих, – делится итогами соцопросов Владимир Бойков. – По отношению к мигрантам и вовсе абсурдные данные: 68% населения их в целом не приемлют, однако пользуются их услугами».

Анализируя цифры и факты, абсолютно все эксперты сходятся во мнении о необходимости совершенствования государственной социальной политики. И хотя руководитель Росстата Александр Суринов высказывает сомнения в быстрой модернизации системы опроса населения и переходе на электронный или вовсе интернет-пересчёт жителей, необходимость перемен признаёт. В противном случае численность населения так и будет сокращаться, а количество космополитов – неустанно расти.

НАТАЛЬЯ САВЕЛЬЕВА

МАШИНА ВРЕМЕНИ

Новости дня

1926 ГОД Делай всё сам!

Хочешь поехать на поезде в Москву бесплатно? Для этого надо сделать лучшую модель. Пионерские газеты понесли в разные концы Союза условия конкурса, объявленного журналом «Знание – сила».

Взбурдаженные дети принялись работать со всем усердием, и спустя некоторое время в Москву стали прибывать дикие модели: крохотные электромоторы, ветряные двигатели, грузовики, велосипеды, авиалодки, фотоапараты и даже автомат, за 2 копейки выбрасывающий конфету. 33 модели премированы, и авторы их сейчас находятся в десятидневной экскурсии по Москве.

Детям приходилось сооружать свои модели из всего, что попадалось под руку. Из старой консервной банки, двух метров проволоки и асбеста на 18 коп. сделана электрическая плита.

1931 ГОД Лицом к пассажиру

Каждый день на московских вокзалах выстраиваются длинные очереди за билетами на дальние поезда. Распродав имеющееся количество билетов, кассир закрывает кассу. Очередь не расходитя. Ждут, пока незадолго до отхода поезда касса вновь откроется, чтобы допродать те билеты, которые может вернуть городская железнодорожная касса. Тысячи часов пропадают таким образом напрасно, а вокзалы – и без того нагруженные – загружаются на целый день бесмысленными («достанется или не достанется?») очередями.

Чтобы найти выход, главная инспекция НКПС на созванном ею по этому поводу совещании начальников московских вокзалов предложила ряд мероприятий, которые в виде опыта будут проводиться в ближайшее время. К примеру, городская касса не

Проволока, две пластинки и горелка из керосиновой лампы – вот части, из которых сделана вольтова дуга. И, несмотря на убожество употреблённого материала, плита исправно греет, а вольтова дуга пылает вовсю.

Лозунг «Делай всё сам» исполнен в точности. Вася Гуринов, пионер из семьи воронежских железнодорожников, выставил целую трамвайную линию с мачтами и вагоном, бегаящим при помощи мотора. Даже колёса к своему вагону отливал сам. 40 раз шла отливка, и только пять из них оказались годны. Пионер из Каинска прислал электрическую машину. Её части – винная бутылка, булавки и никелированный шарик, украшавший некогда семейную кровать. Спицы от маминго зонтика, кнопки от её же кофточка – всё пошло в дело.

21 декабря

должна продавать билеты на поезд, отходящие в тот же день. Эта мера позволит кассирам вокзалных касс спокойно распродать оставшиеся билеты. Ожидавшие билетов, преимущественно транзитные пассажиры, либо получат их в тот же день, либо будут тут же снабжены особыми талонами, дающими право приобретения билета на следующий день.

Решено более рационально использовать продажу билетов по телефону. А коллективная покупка по телефону билетов на дальние поезда должна шире практиковаться московскими рабочими. Расчёты за кулечные таким образом билеты могут производиться в заводских кассах.

Московские вокзалы должны быть разгружены от лишней публики.

23 декабря

1961 ГОД Шпальные прокладки из капрона

В этом году коллектив Вязниковских дорожных путейских мастерских Горьковской освоил производство более шестидесяти видов деталей из капрона для путевого, локомотивного и вагонного хозяйства. Среди них пучинные карточки, шпальные прокладки, втулки, крейцкопфные вкладыши, ручки для инструмента, штепсельные розетки и многое другое.

Отличаясь высокой прочностью, капроновые детали стоят значительно дешевле деревянных и металлических. Например, себестоимость амортизаторов – 12,5 коп. Дешевизна изготовления их обеспечивается, в частности,

тем, что коллектив капронового цеха мастерских использует отходы капронового сырья окрестных текстильных, сетевязальных и прядильных фабрик. Для капронового литья были смонтированы специальные приспособления для очистки используемых отходов, выварочные баки, центрифуга, дробилка.

Продукция капронового цеха пользуется большим спросом на дорогах. В связи с этим намечено расширить цех. Сейчас сюда со всех концов приезжают представители предприятия, чтобы перенять опыт производства деталей из капрона.

20 декабря

ПРАВИЛА

Две недели до ремонта

ОБМЕНЯТЬ НАВИГАТОРЫ И ТЕЛЕФОНЫ У ПРОДАВЦОВ СТАНЕТ СЛОЖНЕЕ

ПРАВИТЕЛЬСТВО РАШИРИЛО ПЕРЕЧЕНЬ ТОВАРОВ, ОБМЕНЯТЬ КОТОРЫЕ В СЛУЧАЕ ПОЛОМОКИ МОЖНО БУДЕТ ТОЛЬКО В ПЕРВЫЕ 15 ДНЕЙ СО ДНЯ ПОКУПКИ.

В список технически сложных товаров ранее входило всего несколько категорий: транспортные средства, холодильники, стиральные машины, персональные компьютеры. Остальные товары, не входящие в этот перечень, можно было обменять в течение всего гарантийного периода.

Правительственное постановление, вступившее в силу 24 ноября этого года, дополнило и значительно расширило список технически сложных товаров. В него вошли лёгкие самолёты, вертолёты и летательные аппараты, оборудование навигации и беспроводной связи («имеющее сенсорный экран и обладающее двумя и более функциями»).

Также в список вошли многофункциональные офисные устройства, мониторы, игровые приставки с цифровым блоком управления, телевизоры, проекторы и комплексы спутникового телевидения.

Предложение расширить перечень технически сложных товаров поступило ещё в 2009 году: тогда инициатором изменений была Ассоциация товаропроиз-

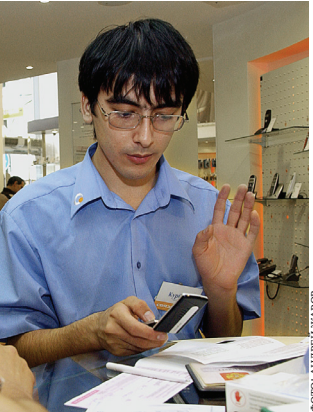


ФОТО: АНДРЕЙ КОЗЛОВ

водителей России. Предыдущий перечень, отменённый новым постановлением правительства, датируется 1997 годом, и он из бытовой техники включал в себя только холодильники и стиральные машины.

Изменения в законе разъяснил «Гудку» юрист общества защиты прав потребителей «Общественный контроль» Игорь Зверев. «Потребителю станет понятнее, какие товары относятся к технически сложным. В течение 15 дней можно поменять или вернуть указанные в документе товары с существенным недостатком», – отметил он.

При обращении после 15 дней с момента покупки, а также при отсутствии существенных недостатков товары подлежат ремонту. Существенный недо-

статок, о котором говорится в законе, подразумевает «двукратную поломку часто той же детали или заводской брак, подтверждённый заключением эксперта или актами о ремонте». «Потребителю стало действительно труднее поменять или вернуть продавцу сложную технику», – резюмирует Игорь Зверев.

Представитель Ассоциации торговых компаний и товаропроизводителей компьютерной техники (РАТЭК) Антон Гуськов отметил, что теперь, если клиент потребует обменять товар с существенным недостатком спустя 15 суток с момента покупки, его просьбу удовлетворят только в четырёх случаях: если ремонт слишком дорог, если недостаток неустраним, если ремонт занимает более 5 дней и если срок годовой совокупный срок составляет 30 или более дней. Во всех остальных случаях технически сложные средства отправляются в ремонт. «Крайне важно понимать, что и до расширения списка человек не мог просто так обменять сложные электронные товары из-за того, что не подошли дизайн, габариты и прочие параметры, не имеющие отношения к самой работе устройства», – добавил Антон Гуськов.

ПАВЕЛ МИРОНОВ

ТЕНДЕНЦИИ

Авторы своего будущего

ДЖВ УЧАСТВУЕТ В ПОДГОТОВКЕ СТУДЕНТОВ, КОТОРЫЕ СВЯЗЫВАЮТ СВОЁ БУДУЩЕЕ С РАБОТОЙ В ДИРЕКЦИИ

АДАПТАЦИЮ МОЛОДЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ НА ПРОИЗВОДСТВЕ И ИХ ВОЛЕЧЕНИЕ В РЕАЛИЗАЦИЮ КОРПОРАТИВНЫХ ЗАДАЧ ОБСУДИЛИ НА ВСТРЕЧЕ РУКОВОДСТВА ДИРЕКЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОКЗАЛОВ (ДЖВ) С МОЛОДЁЖЬЮ И ВЕТЕРАНАМИ ТРУДА.

Сегодня дирекция активно участвует в корпоративной молодёжной политике ОАО «РЖД». Ведь именно молодёжь в наибольшей степени способна стать опорой и проводником новой идеологии, изменить многое. Молодые сотрудники дирекции участвуют во всех молодёжных проектах компании. Например, в таких, как конкурс инновационных проектов «Новое звено», «Лидеры перемен», которые проводятся в рамках реализации целевой программы «Молодёжь ОАО «РЖД».

Необходимо отметить, что начиная с 2009 года ДЖВ на базе Московского университета путей сообщения (МИИТ) организовала новую форму обучения для специалистов вокзального хозяйства. Студенты пятого курса могут пройти обучение по технологии «авторский класс» по программе «Управление вокзальными комплексами в современных условиях».



ФОТО: ЕВГЕНИЙ КАМЫНИН

Вокзальным комплексам нужны молодые и идейные управленцы

Можно уже подвести некоторый итог: с 2010 по 2011 год «авторский класс» успешно закончили 19 студентов. Они пришли работать в дирекцию с хорошими идеями и желанием внести свой вклад в развитие вокзальных комплексов.

Как рассказал «Гудку» представитель ДЖВ Дмитрий Писаренко, у каждого из них свои предложения и цели. Важно, что в процессе обучения они дополнительно изучили не только основы управления вокзальными комплексами,

но и передовой опыт зарубежных коллег, стажировавшись в Европе. Такая практика дала положительные результаты. Сегодня, успешно справляясь со своими обязанностями, они уверенно продвигаются по карьерной лестнице. Необходимо отметить, что трое из них уже стали начальниками вокзалов. «Эти ребята – гордость дирекции», – отметил Дмитрий Писаренко.

Специализированная подготовка студентов по технологии «авторский класс» будет про-

должена и в 2012 году. Кроме того, по окончании обучения выпускниками будут вручены приглашения на работу в дирекцию.

В ходе встречи молодые работники, в том числе выпускники «авторского класса», рассказали о своём становлении, достигнутых результатах и планах на будущее. Они заверили руководство ДЖВ и ветеранов, что «все поставленные задачи будут выполнены и они станут достойными преемниками старшего поколения».

На встрече с ветеранами присутствовали студенты четвёртого и пятого курса МИИТа, изъявившие желание пройти обучение по программе «Управление вокзальными комплексами в современных условиях» и пополнить ряды дирекции, а также представители первичной профсоюзной организации.

Сегодня, чтобы улучшить многие производственные процессы и помочь войти в дружные ряды более опытных коллег, важно уделять внимание обратной связи с молодёжью, чем в том числе занимается и Дирекция железнодорожных вокзалов ОАО «РЖД».

МАРЬЯНА БАЛАШКИНА

Модернизация

Закинули
наносеть

В НАШЕЙ СТРАНЕ СОЗДАЮТ
НОВУЮ НАУЧНУЮ
ИНФРАСТРУКТУРУ

На «КРУГЛОМ СТОЛЕ» в Минобрнауки под-
вели итоги первого этапа реализации
«СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ НАНОИНДУСТРИИ».

Как сообщил ведущий советник этого
ведомства Андрей Шмаков, с 2008 по
2011 год действовала соответствующая
федеральная целевая программа с бюджет-
ом 24,5 млрд руб. Созданная за этот пе-



ФОТО: ИТАР-ТАСС

Идея создания отечественной наноиндустрии
возрождает интерес к науке у молодёжи

риод инфраструктура позволяет успешно
проводить исследования, обучать квали-
фицированные кадры, выпускать нано-
продукцию и получать прибыль.
На государственные деньги открыли
43 научно-образовательных центра и центры
коллективного пользования. Помимо этого,
были разработаны методики преподавания
нанотехнологических специальностей в
вузах, а также подготовлена необходимая
нормативно-правовая база. Объём продаж
нанопродукции участников программы со-
ставил в 2010 году 1,5 млрд руб.
Специалисты Минобрнауки России пред-
принимают усилия, чтобы не допустить
приватизации этих объектов, поскольку
иначе их разработки не смогут применять
все участники национальной нанотехно-
логической сети. Помимо промышленных
предприятий, в неё входят академические и
отраслевые институты, а также вузы. Одно
из преимуществ сети состоит в том, что её
члены предоставляют друг другу льготы на
использование своих исследовательских и
образовательных ресурсов.

Пока наносеть насыщает более
50 участников, но планирует расширяться.
Сотрудник Рязанского государственного
радиотехнического университета Дмит-
рий Суворов рассказал, что членство в
новой структуре позволяет учёным полнее
использовать свой научный потенциал.
Важнейшим результатом программы станет
формирование научно-производственных
и научно-образовательных кластеров.
Кроме того, идея создания наноиндустрии
имеет и социальные последствия. Благо-
даря ей у молодёжи пробудился интерес к
науке в целом.
На втором этапе реализации «Стратегии
развития наноиндустрии» должно прои-
зойти масштабное наращивание объёма
производства. К 2015 году в нашей стране
планируют выпускать нанопродукции уже
на 900 млрд руб., что соответствует 3%
мирового рынка. Для координации уси-
лий государства в этой сфере недавно соз-
дали Совет национальной наносети, куда
вошли более 30 человек, представляющих
все крупные заинтересованные организа-
ции, в том числе РОСНАНО, Курчатовский
институт и другие. Он приступит к работе
в начале будущего года.

Андрей Стрельцов

Цифры и факты

13,5 млрд

руб. составили инвестиции в построен-
ный в Новосибирской области крупней-
ший в мире завод по производству литий-
ионных аккумуляторов высокой ёмкости.
Совместное предприятие РОСНАНО и
международного холдинга Thunder Sky
общей площадью более 40 тыс. кв. м воз-
вели всего за 9 месяцев.
Завод «Лиотех» будет выпускать изделия
различной номинальной ёмкости с исполь-
зованием экологичного наноструктуриро-
ванного материала литий-железо-фосфата.
Плановая мощность предприятия составит
примерно миллион штук аккумуляторов в
год, что позволит регулярно оснащать ими
около 5 тыс. электробусов.

Наталья Курская

Гудок

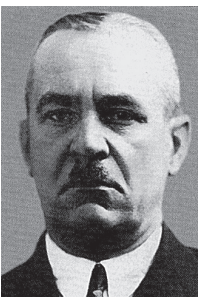
Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору
за соблюдением законодательства в сфере массовых
коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря
2004 года. Свидетельство ПИ № 0077-19219.

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

Главный редактор: Александр Ретинин
Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересалкин, Марина Волкова,
Валерий Погорель (ответственный секретарь)
Выпускающие редакторы: Анна Зограф, Марина Малованова
Редакционно-опделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Александр Рубцов
(эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (наука), Юрий Сущиков (информации),
Владимир Тихов (культуры и спорта), Яна Хазиметова (социальной политики и психе),
Алексей Чекалкин (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Крайнов (макет)
Советник главного редактора: Валентин Запелов / Научный редактор: Анатолий Хадороский
Номер вела Анна Зограф.

Великие железнодорожники

Формула движения
Задачу по участковой скорости первым в мире успешно решил русский инженер



О многих инжене-
рах-железнодорож-
никах можно напи-
сать: создавал паро-
возы, вёл изыскания
новых магистралей,
разработал новую
оригинальную тех-
нику. Следы их труда
мы видим если не на
действующих желе-
зных дорогах, то хотя бы в музеях. После
Ивана Ивановича Васильева не осталось
ни спроектированных им станций, ни
локомотивов, ни придуманного им обо-
рудования. Но сохранились его расчёты.

Это те самые чеканные формулы, описы-
вающие работу железнодорожного транс-
порта. Они висят на стенах во многих ка-
бинетах начальников станций, инженеров-
движенцев. И вероятно, не в одной лишь
России. Ведь перевозочный процесс, он и в
Африке в целом мало чем отличается. Тут
невелика разница – какая колея, какие ско-
рости, какая тяга...

Иван Васильев – петербуржец. Родился в
1884 году. Его судьба несильно отличалась
от судеб тысяч инженеров, которым не при-
шлось прокладывать великие магистрали
или руководить знаменитыми конструктор-
скими бюро. Его путь в профессию – реаль-
ное училище, Институт Корпуса инженеров
путей сообщения, служба в армии кондук-
тором на военных перевозках. И наконец,
самостоятельная работа. Первой в трудовой
биографии Ивана Васильева стала долж-
ность технического контрощика на Север-
ной железной дороге. Через два года умный
и старательный молодой инженер, приоб-
ретя необходимый стаж, был назначен
участковым ревизором службы движения.

Северная была организована как раз в
тот год, когда Васильев оканчивал институт.
Совершенно новыми были тогда и линии
Транссибирской магистрали. На разных её
отрезках Васильев работал после 1912 года.
Должности были серьёзными – начальник
отделения движения, старший ревизор, пер-
вый помощник начальника службы движе-
ния. На Ивана Васильева в значительной
мере легла работа по составлению графика
движения поездов.



На станции Шарья Иван Васильев впервые столкнулся с проблемой участковой скорости

О том, как эффективнее его организо-
вать, в начале XX века думали уже во время
изысканий железной дороги. Таёжные про-
странства без городов и сёл располагали к
тому, чтобы с самого начала удобно раз-
метить расстояния между разъездами и
расположить станции. Опытный инженер-
практик Вениамин Щегловитов, впослед-
ствии руководивший Московско-Курской,
Нижегородской и Муромской железными
дорогами, преподавал организацию пере-
возок, издал работу «Теория графика дви-
жения поездов». В ней он показал, что при
строительстве новых линий надо про-
ектировать такие перегоны, по которым
поезда шли бы примерно одинаковые от-
резки времени. Тогда участковая скорость
будет обязательно высокой. А она главный
эксплуатационный показатель, свидетель-
ствующий о техническом здоровье дороги
и верной организации её работы.

До поры до времени так и делали. Причём
поездов в график закладывалось немного.
Но на практике выяснилось, что на новых

дорогах, построенных в расчёте на высо-
кую участковую скорость, она оказалась
намного ниже, чем на старых, где о ней при
строительстве никто и не думал. Участковая
станция Шарья – одна из главных на новой
линии Северной дороги – оказалась местом,
где поезда надолго останавливались, обру-
шивая эксплуатационные показатели.

Молодой инженер Иван Васильев, жив-
ший тогда в Томске, попытался решить
задачу. В результате он внёс очень суще-
ственные поправки в теорию Щегловитова
и математически установил, что на участ-
ковую скорость влияют и длина перегонов,
и насыщенность графика поездами, и дру-
гие показатели, не учтённые ранее. Труды
Васильева вышли отдельной книгой.

Значительно позже, в 1919 году, он рабо-
тал инженером-инструктором по наблю-
дению за правильностью движения уже в
Наркомате путей сообщения, и его иссле-
дование представили на учёном совете как
диссертацию. Работу одобрили ведущие
инженеры-движенцы, но защита не состо-

ялась. Васильев был срочно командирован
налаживать перевозки на Восточный фронт.
Когда он вернулся в Москву, новая власть
отменила учёные звания и степени.

На счету Ивана Васильева к 20 годам
было уже несколько обоснованных им по-
казателей, принятых на сети. Например,
он первым задумался об обороте грузового
вагона как важного фактора в эффективной
работе дороги. Вскоре инженер предложил
трёхчленную формулу для его расчёта. Без
принципиальных изменений она исполь зу-
ется во всём мире и поныне.

В 1922 году в МИИТе открылся факультет
«Эксплуатация железных дорог». Васильева
позвали туда читать основной курс. Ин-
ститут располагал к глубокой разработке
специфических проблем. В двадцатых го-
дах появились его работы «Задачи органи-
зации учёта железнодорожного хозяйства»,
«Экономический ход поездов», «Теория экс-
плуатации перегонов и участков», «Техника
местной регуляции движения», «Экс-
плуатация железнодорожных хозяйств», «О
рациональной схеме обращения сборных
поездов» и, наконец, капитальный труд
«Теория перевозочной эксплуатации желе-
зных дорог».

В середине 30-х годов Васильев вернулся в
родной Ленинград и стал работать в родном
для него ЛИИЖТе. Тогда и состоялась защита
его диссертации, а Высшая аттестационная
комиссия присвоила ему учёное звание про-
фессора. Васильев стал заведовать кафедрой
«Эксплуатация железных дорог». В конце его
жизни, в конце 40-х годов, вышли главные
его книги: «Графики и расчёты по органи-
зации железнодорожных перевозок» и двух-
томник «Организация движения на желе-
знодорожном транспорте» в соавторстве с Пе-
тром Гордеенко. Это нестареющие вузовские
учебники и настольные книги инженеров-
движенцев, работающих на самых разных
должностях. Тысячам инженеров железных
дорог снова и снова приходится вслед за
Иваном Васильевым решать всё те же тра-
диционные задачи, что и полвека, и сто лет
назад. Они – о нормировании и анализе обо-
рота вагонов, о скоростях движения поездов
и пропускной способности линий.

Николай Морохин
Нижний Новгород
Фото автора

Сказка

Снегурочка на «Ладе»

Право выступить в волшебной роли внучки Деда Мороза
получили старшекласницы Костромы

Конкурс на ответственное
звание Снегурочки продол-
жался в Костроме целых три
дня. Традиционно состязания
проходили на несколь-
ких площадках: в «Тереме
Снегурочки», культурно-
выставочном центре «Уберн-
ский» и в музее-заповеднике
«Щелыково».

Всем известно, что родина
всероссийского Деда Мороза
– северный город Великий
Устюг, но вот откуда родом его
внучка Снегурочка, почему-то
мало кто знает. А всё потому,
что забыли, где знаменитый
русский драматург Александр
Островский написал свою
сказку «Снегурочка». Было это

в его костромском имении Ще-
лыково. А теперь в Костроме
у Снегурочки даже есть своя
жилищная – терем на берегу
Волги, где она и трудится доб-
рой волшебницей.

Конкурс проводится с 2008
года. В этом году было 49 пре-
тенденток из разных регионов,
но до финала добрались только
7 девушек. К участникам предъ-
является много требований –
Снегурочки должны уметь петь,
танцевать, водить хороводы с
детьми, рассказывать им занят-
ные истории, делать ёлочные
украшения... И добавок быть
весёлыми и красивыми.

Некоторые участницы уже
несколько лет проводят ново-
годние ёлки, а кто-то только

готовится к своему первому
празднику. Но волновались
все. Потому что дарить ново-
годнюю сказку – особое искус-
ство, говорят организаторы
конкурса.

В один из соревновательных
дней претендентки на победу
показывали своё умение в из-
готовлении народных кукол.
Пожалуй, самый сложный
этап – изготовление ёлочной
игрушки, когда под рукой
только ножницы, краски и
цветная фольга. Оценивал
каждую поделку всероссий-
ский Дед Мороз. Он же – пред-
седатель жюри конкурса. При-
шлось Деду нелегко: очень де-
румяны, веселы и общительны
девушки, вышедшие в финал.

А победила всех ученица 11-го
класса из Кологривского района
Костромской области Анастасия
Ахмадышина. Девушка здорово
поёт и танцует, умеет вовлечь
в интересную игру большое
количество детей, а ко всему
этому она ещё и мастерица на
все руки.

Девушке достался главный
приз конкурса – новенький авто-
мобиль «Лада Калина». Не оста-
лись без подарков и другие фина-
листки. Они получили ноутбуки,
ювелирные украшения и диза-
йнерские белые валенки (будет в
чём красоваться на балу). Также
им вручили дипломы на право
проводить новогодние празд-
ники в роли Снегурочки.

Людмила Петрова

Экспозиция

Арт-упаковка

В ПЕТЕРБУРГЕ ОТКРЫЛИ ВЫСТАВКУ
РОЖДЕСТВЕНСКИХ ПОСЫЛОК

В ЦЕНТРАЛЬНОМ МУЗЕЕ СВЯЗИ ИМЕНИ А.С.ПОПОВА В
ПРЕДНОВОГОДНИЕ ДНИ БУДЕТ РАБОТАТЬ ВЕСЁЛЫЙ ПО-
ЧТОВЫЙ ГОРОДОК «МЭЙЛАРТИССИМО-СИТИ».

Все желающие смогут построить в нём домики из стан-
дартных почтовых коробок по своему вкусу.

А молодые дизайнеры и художники примут участие
в конкурсе на создание картонных Главпочтамта, Дома
архитектора, Дворца культуры и других оригинальных
арт-объектов. После закрытия выставки их как обыч-
ные посылки отправят адресатам по почте. Авторы
лучших художественно оформленных видов упаковки
получат ценные призы от «Почты России».

В эти же дни в расположенном неподалёку от
Центрального музея связи Музее истории религии
проходит выставка старинных новогодних и рожде-
ственских открыток. Её посетители благодаря почто-
вым миниатюрам смогут узнать много интересного о
древних обычаях и традициях, связанных с зимними
праздниками.

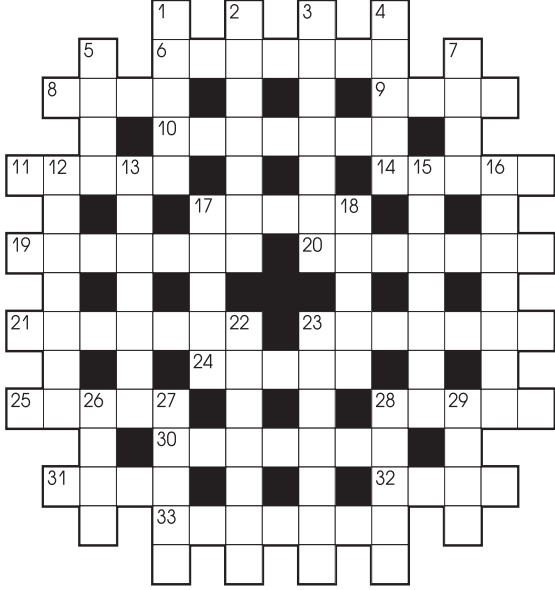
Андрей Владимиров

Кроссворд

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 6. Наказание из
«уголовного кодекса» церкви. 8. «Стре-
мянка», подаваемая к самолёту. 9. Жи-
вотное, которое любит мыть свою еду в
воде. 10. Пышное завершение спектакля.
11. Часть репейника, легко «прилагае-
мая» к дураку. 14. Отрезвляющий финал
некоторых пьянок. 17. Неземный спут-
ник икса. 19. Бумажное поощрение за от-
личный труд. 20. Запас слов какого-либо
языка или индивида. 21. Местное наречие,
говор. 23. «После грозы – вёдро, после горя
...» (поговорка). 24. На работе всё время
выдаёт себя за другого человека. 25. Блюдо
– радость вегетарианца. 28. «Бракованная»
французенка. 30. Её не надо путать с бо-
жьем даром. 31. Двухмачтовое морское
судно с прямыми парусами. 32. Пернатый,
позировавший живописцу А.Саврасову. 33.
Пережиток старины.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Качество, отсутст-
вующее у денег. 2. Сибирские «приключения»
декабристов. 3. Перекройка земли другими
хозяевами. 4. Вымогательство на уголовном
жаргоне. 5. Недостоящая часть разрушен-
ного коня барона Мюнхгаузена. 7. Её послед-
ний крик слышен во всём мире. 12. Удалённая
часть города, прилегающая к гра-
нице его. 13. Улыбка, выражающая насмешку.
15. Автосредство от дорожных потрясений. 16.
Деталь одежды и заигрывающая женщина.
17. Остров, где Пенелопа ждала Одиссея. 18.
Глава семейства жёлтых певчих птиц. 22. Со-
общница поварахи и сватья бабы Бабарихи.
23. Ислам, христианство, буддизм. 26. В Ан-
глии: обитатель палаты, но не больничной.
27. Аналогом этой машины является любой
из персонажей «Репки». 28. Кипяток в сердце
Земли. 29. «Улепётывающая» ткань.

Составил Михаил Сергеев



Ответы
на кроссворд
за 20 декабря

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 1. Циркач. 5. Ятаган. 8. Ермак. 9. Настил. 10. Унитаз. 11. Морилка. 13. Рюкзак. 15. Анкара. 17. Кислота. 18. Обелиск. 20. Ставни. 23. Сорока. 26. Алхимик. 27. Скирда. 28. Ателье. 29. Донор. 30. Аркада. 31. Аппарат.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Цензор. 2. Росток. 3. Челнок. 4. Америка. 5. Якутка. 6. Готика. 7. Низина. 11. Мадонна. 12. Анкерок. 14. Юрист. 16. Рысак. 19. Причина. 20. Сно-ска. 21. Аммиак. 22. Илиада. 23. Сигара. 24. Окуляр. 25. Асбест.

Телефоны отделов редакции: эксплуатация 624-69-35 | наука 624-63-14 | бизнес (499) 262-91-44 | социальная
политика 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 (383) 229-44-87 |
Ростов-на-Дону (863) 259-55-25 | Самара (846) 303-49-97 | Санкт-Петербург (812) 457-69-45 |
Саратов (8452) 41-66-64 | Хабаровск (4212) 77-80-29 | Челябинск (351) 268-41-09 | Ярославль (4852) 79-39-13.
Рукописи не рецензируются и не возвращаются | При перепечатке ссылка на «Гудок» обязательна.
Набрано и сверстано в РИЦ газеты «Гудок»

Выход в свет: 21 декабря 2011 года
Номер: 234 (24954) | Тираж: 151587 экз.
Время подписания по графику: 19.15
Подписано в печать: 19.35
Цена свободная
Адрес редакции: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Издатель: ОАО «Газета «Гудок» | Генеральный директор: Борис Калитин
Заместитель генерального директора: Сергей Шатовский
Отдел распространения: (499) 262-89-69, (495) 624-52-37 (факс)
Реклама: Наталья Гаврилова. Тел.: (495) 624-62-71, 641-05-66,
факс: (495) 624-78-53. Webmaster@gudok.ru
Материалы с рубрикой «Набравший Паскис шрифтом», – на правах рекламы.
Адрес издательства: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Отпечатано: ЗАО «Политеграфический комплекс «Секста М» | 143400 Московская обл., Красногорский район, п/о Красногорск/5,
а/м «Батве», 23 км [Заказ № 11-12-00412] | Печатается в Москве, Астрахани, Барнауле, Волгограде, Воронеже, Екатеринбургe, Иркутске,
Казани, Калининграде, Кемерово, Красноярске, Махачкале, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Оренбурге, Ростове-на-Дону,
Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Солнечногорске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.