

2. | Взаимодействие

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

4. | Дискуссия

Для порядка на рынке грузоперевозок нужно больше юридических инструментов

7. | Кадры

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

8. | История

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 поставку вагонов. Сокращается погрузка леса и стройматериалов, сахара, зерна, рыбы, нефтепродуктов, металломолота, 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 стационарных работников – от кассиров и приёмодатчиков до составителей поездов.

Однако на складах-то груз есть. И когда праздники пройдут, начнётся повсеместный ажиотаж: предприятия, наверстывая 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, пытаясь договориться о погрузке. Разбираются: бизнес не грузит, потому что не работает таможня, или таможня не выводит на посты необходимый штат, поскольку экспрессёры не предъявляют к отправке груз. «Мы готовы работать в каникулы, но если погрузим вагон 31 декабря, раньше 5 января он не уйдёт», – говорит крупный лесоэкспрессёр 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, сгущения 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

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 диконктные карты, дающие право на скидки в торговых сетях. На Северной и Октябрьской магистралях 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 обзора Роспрофжела будет зашифрован чип, так 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 «пластыка» не займёт много времени. Больше времени потребуется для заключения договоров с торговыми предприятиями, так как на удалённых станциях их представительство ограничено. Для электронной базы программное обеспечение у нас практически готово. Если собесов 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

твёрдение права на скидки. У нас уже есть предложения от ретейлеров, которые работают во многих регионах страны.

– Как скоро можно ожидать реализации проекта?

– Выпуск «пластыка» не займёт много времени. Больше времени потребуется для заключения договоров с торговыми предприятиями, так как на удалённых станциях их представительство ограничено. Для электронной базы программное обеспечение у нас практически готово. Если собесов 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



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 компаний 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 энергоефективных 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

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 наступающее 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 распределитель

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», ориентированная 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 отключить от электропитания все представляющие пожарную опасность объекты.

Не менее важно будет телеграммой обязать дороги пройти заседания региональных пожарно-технических комиссий под руководством главных инженеров, после чего организовать проверку наиболее пожароопасных объектов с участием региональных дирекций. Об исполнении приказа доложить письменно. На основании этих писем будут выбирочно проверены многие участки сети от Владивостока до Калининграда.

ВЛАДИСЛАВ КУКРЕШ



ГОРОДСКИЕ ПОЖАРНЫЕ ПОСПЕЛИ В СРОК

необходим ремонт. Причины пожара устанавливаются.

Проводивший заседание комиссии старший вице-президент ОАО «РЖД» Валентин Гапонович предложил уволить лиц, недобросовестно относящихся к исполнению своих обязанностей по ликвидации пожара.

Перед представителями до-

рог, департаментов и дирекций 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 Гапонович, дежурные должны не отыскивать и не создавать видимость работы. Проверки всех объектов ОАО «РЖД»

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 крышевое 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, отказавшийся 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 крышевого 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 крышевого оборудования при приёме 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 глиноэзёма 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 ТЦФО.

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 углю, 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

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 простоявал.

«Ждали более дорого груза, например, - уточнил он. - Недавно грузовладелец, не зная о наличии простоявавшего 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 вывозить», - сказал Виктор Шаров.

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

Эффективность координационных советов 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 Бикчины. Это актуально в связи с растущими объёмами наливных грузов, идущих с нефтеперерабатывающих заводов Татарии. Как пояснила начальник отдела стратегического развития и реформирования КоЗД 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 ТЦФО Валерий Лебедик. - 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, принятые 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 исполнения из обращения вагонов с деревянными скамейками с заменой на более комфортабельные», - рассказал Сергей Львов.

Игнат Вьюгин

ганизовать до конца года вывоз 1,3 тыс. вагонов, на сегодня уже отправлено более 1,5 тыс.», - рассказал начальник Красноярского ТЦФО Валерий Лебедик. - 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, принятые 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 исполнения из обращения вагонов с деревянными скамейками с заменой на более комфортабельные», - рассказал Сергей Львов.

Игнат Вьюгин

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 авиакомпания повсеместно придерживается курса «удешевления полётов». Кроме того, Горбачев считает услугу выбора попутчика бесмысленной затеей. «Данные о пассажирах конфиденциальны, а здесь можно и фотографию посмотреть, и о характере человека узнать. А если к данному

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

Руководитель аналитической службы агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев считает, что услуга 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 были реализованы 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 связана с социальной сетью 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



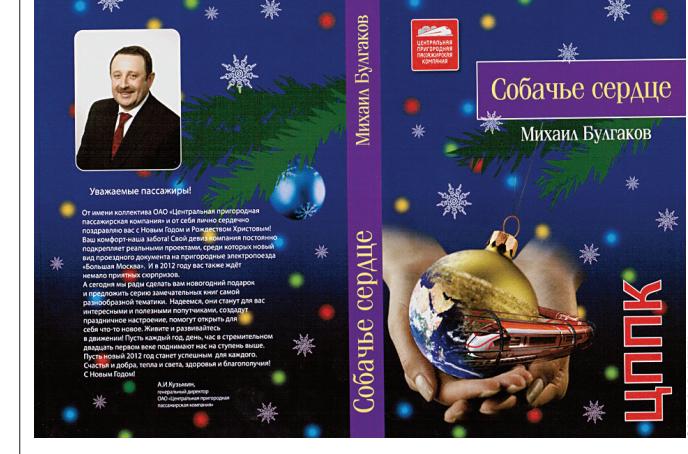
Когда речь идёт о полёте, тем более длительном, сосед по креслу может либо его украсить, либо сделать невыносимым. Эксперт подчеркнул, что услуга не имеет отношения к аэропортам, она связана с социальной сетью бронирования авиакомпании. Соответственно, большое число авиакомпаний могут подобный продукт 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



СЕРИЮ УЛЮКАТЕЛЬНЫХ КНИГ ДАРИТ ОАО

«Центральная пригородная пассажирская компания»

к Новому году и

Рождеству пассажирам пригородных

электропоездов при покупке ими або-

немента сроком действия один месяц

(январь 2012 года), в том числе або-

немента «Большая Москва».

Свыше 9 тысяч экземпляров книг в

ярких суперобложках с поздравле-

нием 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, киев-

ском, курском, павелецком, горь-

ковском, казанском, белорусском,

савёловском, рижском.

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

Таким образом, приобретая в

билетных кассах ОАО «Централь-

ная 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 - «Ма-

ленький принц» А.Экзюпери,

«Двенадцать стульев» И.Ильфа

и Е.Петрова, «Собачье сердце»

М.Булгакова, а также множество

познавательных и развлекатель-

ных книжных новинок, которые

помогут приятно и с пользой

проехать время в пути, создадут

ДЕЛОВАЯ СРЕДА

ПЕРЕВОЗКА

Игра по-крупному

УРАЛЬСКИЙ ОПЕРАТОР НАШЁЛ НОВЫЙ ГРУЗ ДЛЯ СВОИХ КОНТЕЙНЕРОВ

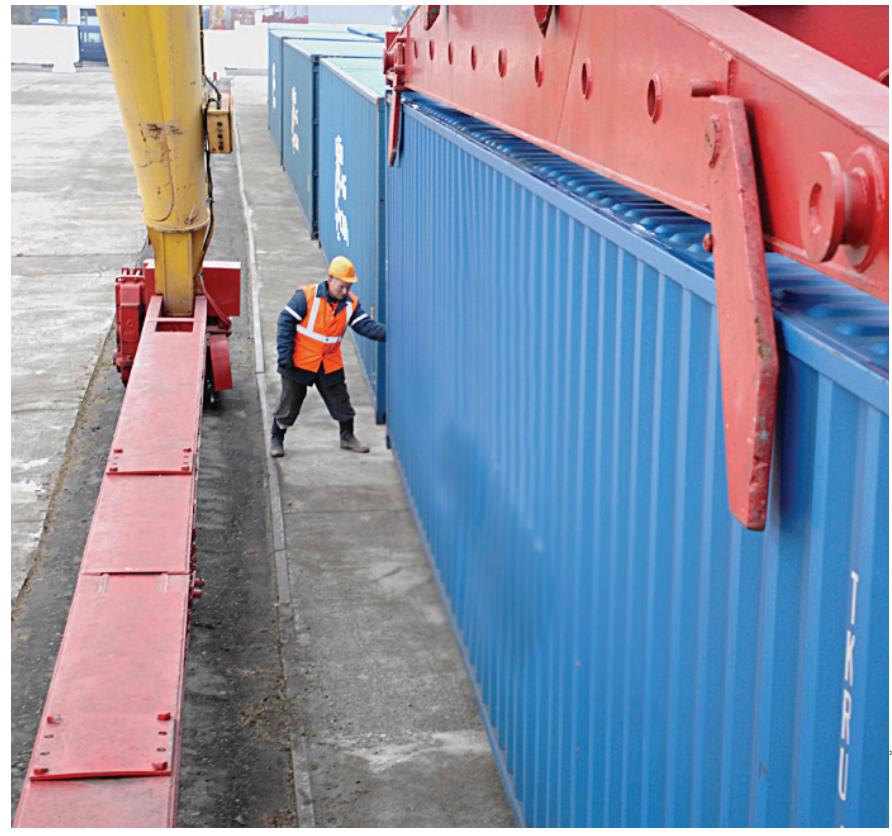


ФОТО: СЕРГЕЙ ЗИНЕЧЕНКО

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 бесштатное 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 нарушения 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 Шекшутев 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 индустриальных проектов.

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

Леонид Григорьев

Инженеринговая компания «Трансстрой» (структурная единица 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 «Трансстроя» 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 изыскательских 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 скидку

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

оговорившейся 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» испытала более серьёзные трудности, не успев,

Такой процесс – редкий случай, так как выполнение договоров с элементами подряда оговаривается заранее и часть денег выплачивается в качестве гаранции

выполняется в качестве гаранции

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 «Металлургахтспецстрой» (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 таким образом, оплатить услугу. Между тем ситуация довольно странная для предприятия, производящего и торгуя одним из самых востребованных в промышленности развивающихся экономик ресурсов», – полагает Максим Семянин.

Эксперт не отрицает возможности ухудшения деловых отношений двух компаний, при этом выражает уверенность, что в том случае, если все финансовые неурядицы будут утрясены вовремя, «Трансстрой» вряд ли откажется от новых заказов «Мечела».

«Как видно из нынешнего примера, права подрядчика были полностью соблюдены, другое дело, будет ли готов заказчик продолжить сотрудничество», – отметил Максим Семянин.

Константин Мозговой

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-



ФОТО: ВОЛГА МАКАРОВА

тическое 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

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 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 помешает 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 Конураев.

Обсуждалась на конференции и тема построения корпоративных сайтов. К ним предъявляются схожие требования, что и к отчётом. 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 получил 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 почувствовать себя в конкурентной среде. Надо смотреть по сторонам, это позволяет двигаться вперёд», – сказал начальник управления корпоративных коммуникаций ПГК Алексей Сотков. А глава отдела маркетинга «Грансгаранта» 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 дополнительный 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 Громадская

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 рельсомасивателей. Сейчас их на дистанции более трёх десятков. По-хозяйски относимся к старогодным материалам. На малодеятельные участки отдаём кости, противогоны, 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 выше 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, технологии, инженеры, мастера. Когда мы получили сертификаты, начали обучать деповчан. Чтобы человек понимал, что такая система рационализации рабочего места SS. 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 SS позволит удобнее и результативнее работать. Для них это в новинку, оттого и пугают. Правда, есть дорожные мастера, бригадиры и даже монтеры пути, которые горят желанием навести порядок на своих окопотках, 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 SS 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 Россосанской 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 расстаться. Принцип простой: испортил – восстанови, здание отремонтировали – поддерживай в достойном состоянии. Потом завели традицию – каждую пятницу после обеда наводить порядок на территории. Сначала работников 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 Мостицкий 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 Мостицкий. – 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 захвачиваем от нехватки полувагонов и за любые деньги готовы были везти груз», – подчеркнул Константин Мостицкий.

«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 Тюфаев. – 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 Тюфаев, 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 грузовых перевозок Института проблем естественных монополий Игорь Курочкин, 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 Курочкин. – Цена так выросла потому, что в Прейскуранте 10-01 было заложено перекрёстное субсидирование между видами отправок. То есть фактически перевозки погонных отправок для ОАО «РЖД» были убыточны и покрывались прибылью с маршрутных. И когда исчез инвентарный парк, исчезло вместе с ним



Грузовладельцы хотят, чтобы вагоны подавались в срок

вых перевозок – мысль хорошая, говорит господин Тюфаев. 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 частников. И эти условия должны быть рыночными, уверен он.

Руководитель отдела исследований грузовых перевозок Института проблем естественных монополий Игорь Курочкин, 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 Курочкин. – Цена так выросла потому, что в Прейскуранте 10-01 было заложено перекрёстное субсидирование между видами отправок. То есть фактически перевозки погонных отправок для ОАО «РЖД» были убыточны и покрывались прибылью с маршрутных. И когда исчез инвентарный парк, исчезло вместе с ним

это 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 она есть.

«На мой взгляд, в первую очередь нужно снижать этот оборот, чтобы появился профицит парка, который потом может быть откликнулся на небольшие станции. Тогда малый и средний бизнес увидят этот парк, – считает господин Курочкин. – Конечно, он будет дорогой, но во всяком случае он будет. Для этого нужно внести изменения

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 изменились 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 предоставили 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 хозяйствственно-экономических отношений между участниками перевозочного процесса».

МАРГАРИТА МЕНЬШАКОВА

ИНВЕСТИЦИИ

Развитие в кредит

ЛИЗИНГОВАЯ КОМПАНИЯ ПОЛУЧИЛА ВОЗМОЖНОСТЬ РАСШИРЕНИЯ ВАГОННОГО ПАРКА



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 «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

Бумаги «Аэроэкспресса» отнесли к премиальному сегменту замедления темпов развития экономики. Поэтому инвесторы, скорее всего, захотяткладывать средства в ценные бумаги «Аэроэкспресса», – отметил он.

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 Виксне

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».

СБЕРБАНК РОССИИ И ЛИЗИНГОВАЯ КОМПАНИЯ RAIL1520 (ООО «Рейл1520») ЗАКЛЮЧИЛИ ГЕНЕРАЛЬНОЕ СОГЛАШЕНИЕ ОВ 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.

НАТАЛЬЯ РЕШЕТНИК

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.

Наталия Решетник

СДЕЛКА

Приобрести полностью

«СЕВЕРСТАЛИ»
ПРИДЁТСЯ СТРОИТЬ
МАГИСТРАЛЬ В АФРИКЕ

ОАО «СЕВЕРСТАЛЬ» ПРИОБРЕЛО 38,5% акций (и консолидировало 100-процентный пакет) железнодорожного проекта RUTU 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 RUTU и в ближайшее время рассмотрит наилучшие стратегические опции для реализации проекта.

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

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

«Проект RUTU 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 железнодорожной дороги пока преждевременно, транспортная составляющая находится в стадии проектирования», – 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 Либерии 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.

В пользу речников сыграло увеличение тарифов на грузовые железнодорожные перевозки в РФ в 2011 году. «Они выросли на 8%. И нефтяные компании стали искать возможность ущемить транспортные расходы, перейдя на перевозки по водным путям», – говорит аналитик ИФК «Солид» Елена Йушкова.

Впрочем, отраслевые аналитики говорят, что рост объёма нефтеперевозок по реке был ожидаемым.

«Это связано с восстановлением внутренних водных перевозок после существенного спада грузопотока в 2009 году. В 2010 году рост в целом по стране составил 7,3% – до 104,9 млн тонн. В 2011 году тенденция со-



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 осуществляли-

Туркменбаши (Туркменистан) и Баутин (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

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.

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 перегрузили 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.

«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, – уверяет Сергей Киречек, 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 же-

зодателю, перевозчику, а также оператору предлагают 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, соб. 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»



Конкуренция

Перевозка к столу

Абхазия в этом сезоне планирует экспорттировать в Россию

29 тыс. тонн мандаринов



ФОТО: ИТАР-ТАСС

Урожай абхазских мандаринов в 2011 году оказался меньше прошлогоднего. Тем не менее Республика планирует существенно пополнить бюджет за счёт экспорта любими россиянами цитрусовых. Но лишь малая часть их попадает к праздничному столу через железнодорожную дорогу.

На урожае цитрусовых сказалась холодная для Абхазии погода. Почти весь урожай Республика собирается экспорттировать в Россию.

По словам министра сельского хозяйства Абхазии Беслана Джопуа, несмотря на то что в общем объёме российского импорта цитрусовых для Республики нижнеко мала, экспорт мандаринов составляет существенную статью доходов абхазского бюджета. «Полтора рубля с каждого килограмма уходит в виде пошлины в бюджет», – рассказал г-н Джопуа. В 2010 году Россия импортировала 1,5 млн тонн цитрусовых. Основными поставщиками остаются Турция, Марокко, ЮАР, Китай и Аргентина. В текущем году ожидается увеличение объёма: только с января по август импорт апельсинов в Россию вырос на 26%, мандаринов – на 17%.

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 скапывают масово 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 скапывают масово

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 из под 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 перепрёз, то на третий день после приезда на пункт продажи его можно уже выбрасывать», – говорит г-н Семянин.

По этой причине многие оптовики предпочитают закупаться на границе. «В цене тут ничего не теряется, так как при выезде с границы перевозчик платит на таможне 14 руб. за каждый килограмм плюс

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

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 магистрали – 1,966 тыс. тонн, Южно-Уральской – 158 тонн, Забайкальской – 20 тонн и Дальневосточной – 7 тонн.

Галия Шакирова

Ситуация

Почти живой

Ставший инвалидом помощник машиниста ждёт помощи

В деревянном, чуть накренившемся 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 выдувают.

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

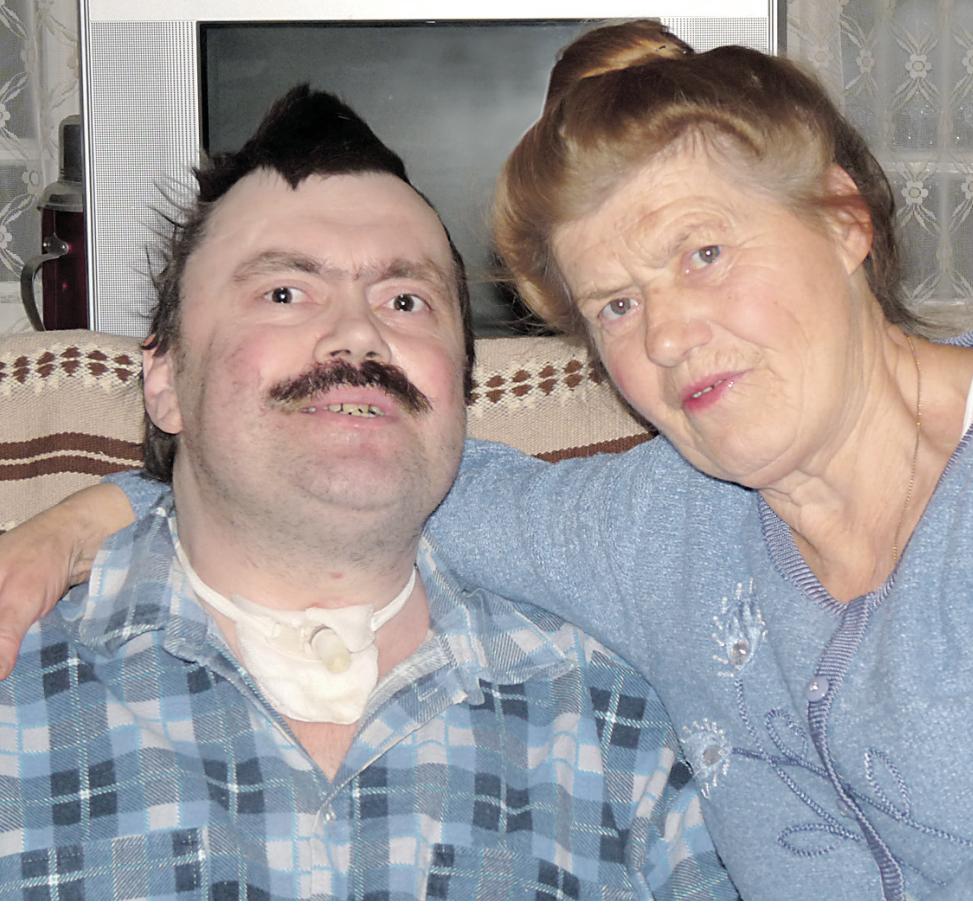
«Вы уж простите, – с извиняющимся улыбкой говорит она. – Но дверь я не могу закрыть. Он ведь без меня не может». «Он» – это её сын, Сергей Печников, бывший помощник машиниста на Владимирском подземном пункте локомотивного депо Горький-сортировочный.

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 открыточную черепно-мозговую травму. Вечером в тот день его нашли лежащим без сознания рядом с пятыми. 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 подняться даже ложку. Трахеостома в горле не даёт нормально дышать и простирает хотя бы те слова, которые остались в памяти. И он опять с отчаянием выдыхает: «Мамочка, мамочка... Больно...»



Печниковы остались практически наедине с бедой

через день – основную трубку. Хотя обе в прямом смысле трянутся 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 в 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.

тель цеховой профорганизации Юрий Понамарёв, – но добровольцы. Никаких замечаний по работе не имел. Когда родные обращались в депо за помощью, ей 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-

Как объяснить матери, что ситуация, 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.

Трехестому 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 создает такую систему поддержки инвалидов, которая позволит эффективно решать подобные проблемы? Но ведь до государства, как до Бога, далеко. Как до стечьтесь? А как же родное предпринятие? Тут всё не так просто.

На Владимирском подземном пункте бывшего помощника машиниста Сергея Печникова прекрасно помнят.

– Человек он был тихий, незаметный, – говорит председа-

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. Причем под расписку, чтобы было с кого спросить. 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

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 администрации. Ведь Коллективный договор пред назначен 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 пересекли (кстати, в неподождённом месте), его зацепил проходящий электропоезд.

– Поскольку травму Сергея получили 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 причинена 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

...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 отвёл, 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 30101810900000000603, 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 Коробов

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

Это приказ министра путей сообщения Российской Федерации от 29 марта 1999 года, № 6Ц, «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,



Здоровье специалистов железнодорожного транспорта требует особого контроля

что начальники, их заместители и инженеры

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-Кавказской дирекции
инфраструктуры по кадрам
и социальным вопросам

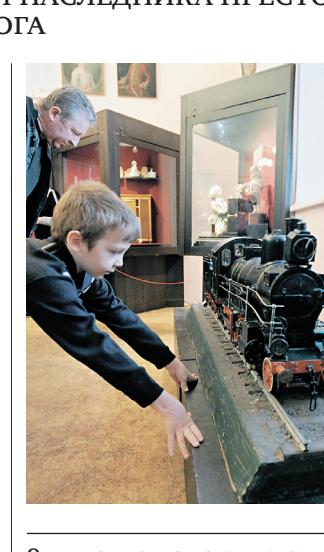
– При направлении работников на медосмотры по п. 4.2 приказа 6Ц (третья категория) и в соответствии с приказами № 83 и № 90. Это также подтверждено поимёнными списками, согласованными с Северо-Кавказским территориальным отделом территориального управления Роспотребнадзора по железнодорожному транспорту.

Таким образом, в текущем году ни один

специалист железнодорожного транспорта не проходит медосмотр по третьей категории. Всё это подтверждено расширенными медицинскими осмотрами по первой категории.

Наследник престола перевозил по этой дороге своих солдатиков, пушки и провинции, сверху накидывал маскировочное полотно, чтобы ни один «враг» не заметил. Временами дивная игрушка переходила 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,

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



Очень хочется потрогать царскую игрушку

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

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

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

А когда взрослые ему объясняли, что цесаревич не был машинистом, Артёмка взорвался: «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

Необходимость 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 Суриков.

В общую базу результатов такие ответы не вносятся: считается, что человек ничего не ответил, но точное количество персонажей Росстата 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 вышла из разряда городов-миллионников, в Нижнем Новгороде уменьшилось количество жителей», – констатирует руководитель Росстата.

Не может не радовать возрастной 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: возрастёт 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 общеевропейской, мы не занимаем лидирующих позиций. Больше пожилых людей проживает в Японии и Италии».



Переписчики предоставили свободу самоопределения – можно было сказать даже даже марсанином

Число пенсионеров, получающих пенсию по старости и социальную пенсию, выросло на 5%, по инвалидности – на 10%. Пособие 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.

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-

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 нежелания строить семьи и заводить детей. «У нас наблюдается даже избыток женщин. 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 Суриков 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.

Наталия Савельева

Правила

Две недели до ремонта

Обменять навигаторы и телефоны у продавцов станет сложнее

Правительство расширило перечень товаров, обменять которые в случае поломки 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 более функций»).

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-



стоком, о котором говорится в законе, подразумевает «двуократную 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 Гусков 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 его годовой совокупный срок составляет 30 или более дней. Во всех остальных случаях технически сложные средства отговариваются 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 Гусков.

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

статок России. Предыдущий перечень, отмеченный новым постановлением правительства, датируется 1997 годом, и он из бывшей 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 «двуократную

Тенденции

Авторы своего будущего

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

Адаптацию молодых специалистов на производстве и их вовлечение 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 (МУПС) 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».



Вокзальным комплексам нужны молодые и идейные управленцы

Можно уже подвести некий итог: с 2010 по 2011 год «авторский класс» успешно завершили 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, стажируясь в Европе. Такая практика дала положительные результаты. Сегодня, успешно справляясь с своими обязанностями, они уверенно продвигаются по карьерной лестнице. Необходимо отметить, что трое из них уже стали начальниками вокзалов.

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

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

Марьяна Балашкина

Машина времени



Новости дня

1926 год
Делай всё сам!

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

Взбудораженные дети принялись работать со всем усердием, и спустя некоторое время в Москву стали приывать диковинные модели: крохотные электромоторы, ветряные двигатели, грузовики, велосипеды, авиалодки, фотоаппараты и даже автомат, за 2 копейки выбрасывающий конфету. 33 модели премированы, и авторы их сейчас находятся в десятидневной экспедиции 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. сделано электрическая плита.

21 декабря

1931 год
Лицом к пассажирам

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

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

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.

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

20 декабря

должна продавать билеты на поезд, отходящие в тот же день. Эта мера позволит кассирам вокзальных касс спокойно распродать оставшиеся билеты. Ожидавшие билетов, преимущественно транзитные пассажиры, либо получат их в тот же день, либо будут получать их в будущем.

Московские вокзалы должны быть разгружены от лишней публики.

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

должна продавать билеты на поезд, отходящие в тот же день. Эта мера позволит кассирам вокзальных касс спокойно распродать оставшиеся билеты. Ожидавшие билетов, преимущественно транзитные пассажиры, либо получат их в тот же день, либо будут получать их в будущем.

Чтобы найти выход, главная инспекция НКПС на созданном по этому поводу совещании начальников московских вокзалов предложила ряд мероприятий, которые в виде опыта будут

Модернизация

Закинули наносеть

В НАШЕЙ СТРАНЕ СОЗДАЮТ НОВУЮ НАУЧНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ

На «Круглом столе» в Минобрнауки подвели 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 бюджетом 24,5 млрд руб. Созданная за этот пе-



Идея создания отечественной наноиндустрии возрождает интерес к науке у молодежи

риод инфраструктура позволяет успешно проводить исследования, обучать квалифицированные кадры, выпускать нанопродукцию и получать прибыль. На государственные деньги открыли 43 научно-образовательных центра и центры колективного пользования. Помимо этого, были разработаны методики преподавания нанотехнологических специальностей в вузах, а также подготовлена необходимая нормативно-правовая база. Объем продаж нанопродукции участников программы составил 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 ней входят академические и

отраслевые институты, а также вузы. Одно

из преимуществ сети состоит в том, что её

члены представляют друг другу льготы на

использование своих исследовательских и

образовательных ресурсов.

Пока наносеть насчитывает более

50 участников, но планирует расширяться.

Сотрудник Рязанского государственного

радиотехнического университета Дмитрий

Суровов рассказал, что членство в

новой структуре позволяет ученым вполне

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 молодежи пробудился интерес к

науке в целом.

На втором этапе реализации «Стратегии

развития наноиндустрии» должно произ-

тить масштабное наращивание объема

производства. К 2015 году в нашей стране

планируют выпускать нанопродукции уже

на 900 млрд руб., что соответствует 3%

мирового рынка. Для координации усил-

ий 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 построенный в Новосибирской области крупнейший 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 возвели всего за 9 месяцев.

Завод «Лиотех» будет выпускать изделия различной номинальной ёмкости с использованием экологичного наноструктурированного материала литий-железо-фосфата. Плановая мощность предприятия составит примерно миллион штук аккумуляторов в год, что позволит регулярно оснащать ими около 5 тыс. электробусов.

Наталия Курская