

От редакции

Заслон плагиату

В ближайшее время Минобрнауки приступит к реформированию системы присвоения научных степеней. Дело в том, что в последние годы она уже не решает свою главную задачу воспроизводства научных кадров, в том числе и для транспортной отрасли. Присуждаемые диссертационными советами степени кандидатов и докторов зачастую совершенно не отражают реальной квалификации их соискателей. К тому же многие из них работают вхолостую. Так, в 1713 докторских советах из 2814, действовавших в 2010 году, не было ни одной защиты диссертации за последние три года. Причём у самих учёных не хватает духа перекраивать существующую систему советов, поскольку речь идёт о судьбах аспирантов с их отсрочками от службы в армии, надбавками, жильём и прочими околонучными проблемами. Для исправления ситуации министерство разработало проект нового положения о диссертационных советах. Вынесенный недавно на обсуждение общественности документ содержит жесточайшие требования к численности и квалификации членов совета, к прозрачности проведения защит научных работ и т.д. Должны вестись аудиовидеозаписи и онлайн-трансляция процесса защиты в Интернете, все работы планируют проверять с помощью системы «Антиплагиат». По мнению экспертов, в перспективе надо двигаться к передаче полномочий по приёму кандидатских защит вузам и отраслевым НИИ, что соответствует мировому опыту. Однако при реформировании сложившейся системы важно не допустить длительных перебоев в работе советов, ведь тогда многие молодые учёные, выполнившие действительно актуальные работы, не смогут их защитить в установленные сроки. Ожидается, что итоговый вариант приказа о реформе диссертационных советов будет утверждён в Минобрнауки до конца года. Тогда же продолжится приостановленная сейчас перерегистрация советов. Новые правила для уже существующих диссертационных советов вступят в силу через полгода после подписания приказа (а не 31 марта, как говорится в проекте на сайте Минобрнауки). Если советы и через полгода не будут соответствовать требованиям, их работу приостановят ещё на 6 месяцев, за которые можно будет исправить недостатки. Главное, чтобы намечаемые преобразования помогли повысить качество диссертаций и вернуть престиж научным степеням.

Цифра дня

946,6 км пути должно быть уложено в наступившем зимнем периоде. Работы уже развёрнуты на 50% от запланированного полигона.

Блиц

Каждому по обязанностям

Российская трёхсторонняя комиссия (РТК) одобрила поправки в закон о деятельности объединений работодателей



ФОТО: СЕРГЕЙ ЧАПЛИНСКИЙ

Сергей Чаплинский, генеральный директор объединения «Желдортранс»

– Сергей Игоревич, как меняется роль объединений работодателей в связи с поправками? – Они расширяют полномочия объединений вплоть до того, что без них как федеральные, так и региональные органы власти не смогут принимать решения по вопросам занятости, миграционной политики

и другим, связанным с трудовыми отношениями. Важно, что именно на стадии подготовки документов мы получаем возможность высказывать свои предложения, а не после того. Проекты законов нередко формально проходят процедуру согласования. Были случаи, когда на рассмотрение РТК поступали уже подписанные документы. – Чем могут новые полномочия объединения помочь отрасли на практике? – Мы сможем более активно отстаивать интересы организаций железнодорожного транспорта не только в Минздравсоцразвития, но и в других ведомствах по ряду проблем: вопросам подготовки кадров, образования, миграционной политики. Везде, где будут затронуты интересы отрасли, мы на официальном уровне сможем дать оценку готовящимся инициативам. – Повлекут ли поправки изменение Трудового кодекса?

– Да. Сейчас в Трудовом кодексе есть неясные статьи, позволяющие по-разному трактовать нормы, касающиеся отраслевых соглашений. Поправки чётко обозначают, как должно заключаться соглашение, в какие сроки и что делать, если нет консенсуса между работодателями и профсоюзами. К примеру, в нашей отрасли два года назад так ничем и не закончились переговоры об изменении индексации зарплаты. Они завершились из-за окончания срока действия старого соглашения. Мы так и не смогли на тот момент договориться именно потому, что конкретных сроков законом не устанавливалось. При этом у профсоюза есть права, а вот обязанностей по внесению изменений не было. Теперь обе стороны имеют не только права, но и обязанности. БЕСЕДОВАЛА ЕЛЕНА КУДРЯВЦЕВА

Инициатива

Тариф «Гибкий»

РЖД предлагают осуществлять транзит контейнеров по рыночным правилам



ФОТО: ИРИНА БАЛАНОВА

ОАО «РЖД» внесло в правительство предложения по дерегулированию тарифов на транзитные перевозки контейнеров по железной дороге.

Разработку данных предложений выполнили Гильдия экспедиторов России и Институт проблем транспорта и логистики. Президент Гильдии экспедиторов России Семён Резер рассказал, что основой концепции дерегулирования транзитных тарифов является задача повышения конкурентоспособности проходящих через Россию международных маршрутов по перевозке контейнеров в сравнении с морскими линиями. «Мы имеем выставаемый Минтранс срок на год транзитный тариф, который практически невозможно за это время изменить в соответствии с рыночной конъюнктурой, – отметил он. – В то же время морские линии могут буквально за несколько дней пересмотреть цены на свои услуги в зависимости от спроса. В итоге российские железные дороги при существующей тарифной политике как транзитёр интересуют только тех грузовладельцев, специфика которых вынуждает их прибегать к нашим услугам.

Начинать конкуренцию за транзитный поток предлагается с условий корректировки цен

Разработанная нами и представленная ОАО «РЖД» в правительство концепция дерегулирования транзитных тарифов позволит в случае её принятия ликвидировать этот наш конкурентный недостаток. Представленная концепция основана на двух ключевых аспектах – анализе рынка на предмет наличия на нём монополистов и обосновании методики исследования в соответствии с действующим российским антимонопольным законодательством. Исследование показало, что на сегодня рынок транзитных контейнерных перевозок не является монопольным – его объём составляет немногим более 2% от общего объёма работы железных дорог. И это позволяет вводить рыночные условия ценообразования в данном сегменте, которые дадут нам возможность конкурировать с международными транспортными структурами. Заместитель председателя Федеральной антимонопольной службы Анатолий Голомолзин представил свой взгляд на проблему в адрес вице-премьера правительства Сергея Иванова. В аналитической записке

подчёркивается, что в настоящее время 88–90% грузовых перевозок мировой торговли в межконтинентальном сообщении осуществляется с участием морского транспорта. Железнодорожный транспорт играет значимую роль в основном во внутриконтинентальных транзитных перевозках контейнерных грузов. «Экспертный совет ФАС по железнодорожному транспорту отмечает наличие международной конкуренции (конкуренции ОАО «РЖД» с иными трансконтинентальными перевозчиками) при транзитных перевозках крупнотоннажных контейнеров, – отмечается в заключении Анатолия Голомолзина. – ФАС считает, что в целях создания равных условий конкуренции российской транспортной системы на мировом рынке и реализации транзитного потенциала РФ необходимо рекомендовать Минтрансу принять решение о дерегулировании транзитных перевозок крупнотоннажных контейнеров железнодорожным транспортом».

> Окончание | 2

Техника

Инновации для локомотивов

Внедрение перспективных узлов обеспечит эксплуатацию машин в любых условиях

Опыт разработчиков различных систем, узлов и компонентов новых локомотивов поделились представители научно-исследовательских, производственных отечественных и зарубежных компаний на международной конференции «Инновации в тепловозостроении».

В работе конференции, которая прошла на базе Людиновского тепловозостроительного завода (входит в ОАО «Синара – Транспортные машины», СТМ), приняли участие представители ОАО «РЖД», ОАО «ВНИКИ», ОАО «Электровыпрямитель» и ряд иностранных разработчиков. Заместитель начальника департамента технической политики ОАО «РЖД» Давид Киржнер акцентировал внимание на потребностях и технических требованиях РЖД к локомотивам нового поколения. «Разработчики должны внедрять



ФОТО: СТМ

принципиально новые узлы и модули, которые будут давать машинам технические характеристики, обеспечивающие их работу на наших железных дорогах в любых условиях, – отметил он. – У таких инно-

вационных локомотивов, как электровоз ТЭС10 «Гранит» и двухдизельный энергоэффективный маневровый тепловоз ТЭМ14, есть большое будущее. Мы также с большой надеждой смотрим на перспективную раз-

работку – маневровый тепловоз с гибридным приводом». Руководитель отдела рельсового транспорта компании Voith Turbo (Германия) Александр Осолков представил разработку систем охлаждения компонентов, блоков диагностики и управления локомотивом. Как отмечают в СТМ, компания в настоящее время оценивает потенциальное сотрудничество с Voith Turbo при разработке перспективного магистрального тепловоза ТГ16М с гидропередачей для обновления парка локомотивов на Сахалине. «На конференции мы смогли не только обменяться передовым опытом, но и создать условия для сотрудничества в разработке новых тепловозов и микропроцессорных систем локомотивов», – прокомментировал «Гудку» генеральный директор ООО «Центр инновационного развития СТМ» Антон Зубихин. АЛЬБИНА БУЛАТОВА

Справка «Гудка» В 2011 году ОАО «РЖД» получат 445 новых локомотивов. Аналогичная работа будет продолжена и в следующем году.

ФОТОФАКТ



ВЧЕРА ПРЕЗИДЕНТ ОАО «РЖД» Владимир Якунин вручил в Нижнем Новгороде коллективу Горьковской дороги свидетельство о присуждении первого места в отраслевом соревновании за III квартал 2011 года. «Одержанная победа особенно почётна, – отметил он. – По условиям соревнования на пьедестал могут подняться три дороги, но сейчас Горьковская оказалась среди всех единственной. Замечательно, что с начала года она не допустила ни одной аварии и сумела на 24% сократить число нарушений безопасности движения поездов. Рост производительности труда и средней заработной платы здесь существенно опережает среднесетевые показатели в нынешнем году». Свидетельства о победе получили и предприятия, занявшие первое место в отраслевом соревновании, – локомотивное ремонтное депо Киров-Вятка, Кировский региональный центр связи, Горьковская дирекция по тепловодоснабжению. «Мы не только гордимся вами, – поздравил железнодорожников принимавший участие во встрече нижегородский губернатор Валерий Шанцев. – Мы благодарим вас. Горьковская дорога – один из главных налогоплательщиков области. Потому в появление каждой новой школы и поликлиники тоже вложен ваш труд!»

ФОТО: ВЛАДИМИР ПОЛЯКИН

БЛАГОДАРНОСТЬ

В редакцию газеты «Гудок»

В СВЯЗИ С 70-ЛЕТНИМ ЮБИЛЕЕМ В МОЙ АДРЕС ПОСТУПИЛО МНОГО ПОЗДРАВЛЕНИЙ. Большое спасибо всем, кто их прислал. Особо благодарю президента нашей страны Дмитрия Медведева за добрые пожелания и высокую оценку моего труда. В частности, в своей телеграмме он отметил, что наш университет динамично развивается и пользуется репутацией одного из самых престижных вузов России. Я также очень признателен руководителям ОАО «РЖД» Владимиру Якунину, Вадиму Морозову, Валентину Гапановичу, Владимиру Воробьёву и многим другим, поздравившим меня. Приятно было получить приветствия с космической орбиты от члена экипажа МКС Сергея Волкова. Также благодарю за высокую оценку моей деятельности коллег по РАН, ректоров транспортных вузов и других образовательных учреждений, друзей-партнёров из стран ближнего и дальнего зарубежья. **ВЛАДИМИР КОЛЕСНИКОВ, РЕКТОР РГУПСА, АКАДЕМИК РАН**

БЕЗОПАСНОСТЬ

Полезный зигзаг

В ПОГРАНИЧНОМ ПОСЁЛКЕ ЗАБАЙКАЛЬСК НАЧАЛИ СТРОИТЬ ПЕШЕХОДНЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ ПУТИ СТАЦИИ. Железная дорога отделяет от центра посёлка жилой массив бывшего совхоза «Дружба», за ней также немало производственных объектов. И жителям, чтобы попасть из одной части населённого пункта в другую, приходится пересекать множество путей. А ближайший переезд далеко. Кроме того, рядом с магистралью находится школа, и ученики порой перебегают рельсы. – Обычно детей отвозит автобус. Но некоторые ребята его не ждут и бегут домой прямо через пути. Их останавливает милиция, но всё равно за каждым не уследить. Поэтому мост давно нужен для безопасного перехода, – говорит заместитель директора школы Оксана Ожегова. Местные жители уже не раз обращались к властям с просьбой сделать мост, но реакции не было. Деньги на строительство выделило ОАО «РЖД». Общая стоимость – более 500 млн руб. – Уже готов фундамент. Начали монтаж опор моста. Для их установок между путями строители берут «окна» в движении поездов, – говорит начальник производственно-технической группы СМТ № 15 филиала ОАО «РЖД-Строй» Виктор Калугин. Переход зигзагообразно пройдёт над железнодорожным парком. Помимо четырёх основных сходов, с него сделают также удобные спуски для инвалидов. Строительство пешеходного моста планируют завершить в 2013 году. **СЕРГЕЙ ДОНЦОВ, СОБ. КОРР. «ГУДКА»** Чита

ОБЪЕКТ

Уже не кривая

Реконструкция почти вдвое подняла скорость движения поездов



ФОТО: СЕРГЕЙ АЛШИНСКИЙ

На Сахалине введены в эксплуатацию сразу два новых железнодорожных моста.

Оба сооружения построены в рамках переустройства островной магистрали на общесетевой габарит. Один из них перекинулся через речку Нитуй между станциями Марково и Вахрушев на 288-м км линии Корсаков – Ноглики. Он самый длинный (149 м) на всём восточном побережье Сахалина. Старый мост здесь построили ещё японцы в 1930-х, когда прокладывали дорогу Сиритори (ныне Макаров) – Сикука (Поронайск). Новое строительство, на которое затрачено 400 млн руб., началось два года назад. Вместе с подходами и дополнительным малым мостом, обустроенным вместо старой водопропускной трубы, линия возведённых объектов растянулась почти на километр. Завершающая фаза работ пришлось на октябрь. Бук-

Установленные всего за четыре дня пролёты моста через Нитуй защищены от воздействия влаги

вально за четыре дня были установлены пролёты. Затем для защиты сооружения мостостроители гидроизолировали их, уложив под балласт пеноплекс. И уже потом на шебёчную подушку в 25–30 см смонтировали рельсошпальную решётку. Мост повысит безопасность движения поездов. За счёт новых подходов поднимется и их скорость. «Сооружение возведено по новой оси пути. Ранее это был участок с S-образными кривыми малого радиуса – 280 и 300 м. Скорость по нему не превышала 25 км/ч, – рассказал «Гудку» главный инженер ПМС-188 Константин Бардин. – Сейчас радиус кривых – 1200 и 500 м. И здесь можно будет развивать 60 км/ч». Чтобы не отменять пассажирские поезда во время подключения нового моста (этому предшествовало 15-часовое

технологическое «окно»), была разработана временная схема доставки в пункты назначения. Так, пассажиров поезда Тымовск – Южно-Сахалинск на станции Вахрушев пересаживали в автобусы и везли прямо в областной центр. Потом пассажиров обратного поезда высаживали на станции Марково и отвозили автотранспортом в Вахрушев, где их ждал поезд. На днях открылось движение ещё по одному сахалинскому мосту – на 217-м км той же линии Корсаков – Ноглики. В отличие от предыдущего объекта он возведён прямо на месте старого сооружения. Пока шла реконструкция, поезд следовали по временному мостовому обходу, построенному этой весной. **ПАВЕЛ УСОВ, СОБ. КОРР. «ГУДКА»** Южно-Сахалинск

ЗАБОТА

Со своим телеграфом

Совместные усилия дали хороший результат



На станции Барабинск Западно-Сибирской дороги после реконструкции открылся вокзал.

Ежегодно со станции Барабинск уезжает почти 350 тыс. человек. И вокзал, возведённый в 1983 году и ни разу не ремонтировавшийся, уже не отвечал комфортному отпращиванию такого количества пассажиров. К реконструкции строители приступили в начале года. Был полностью обновлён интерьер. Кассовый зал перенесли на второй этаж, куда можно подняться на лифте. Внизу открыты ресторан, почта, телеграф, парикмахерская. Работает электронное расписание. Комфортно будет и пассажирам с детьми: в комнате отдыха матери и ребёнка есть стиральная машина с сушикой, пеленальный столик. Преобразилось не только здание. Отремонтированы главный перрон и платформы. «Сегодня мы предоставляем не просто вокзальные комплексы, но и предлагаем новые

Пассажирам теперь будет гораздо удобнее

условия, которые дают возможность пассажирам, жителям и гостям города получить широкий спектр качественных услуг», – отметил начальник Дирекции железнодорожных вокзалов ОАО «РЖД» Сергей Абрамов. На привокзальной площади теперь есть зона отдыха, обновлённые остановки, автостоянка. В её обустройстве активное участие приняли администрации области и района. И это сотрудничество продолжится. Тем более, предварительно, День железнодорожника в 2012 году будет проведён как раз в Барабинске. Начальник ЗСЖД Александр Целько поздравил собравшихся жителей с новым вокзалом и попросил их его беречь. «Это объект совсем другого поколения. Он будет вас радовать и служить вам долгие годы», – пообещал он. **ПАВЕЛ ВЛАДИМИРОВ** Фото автора

РАЗВИТИЕ

Ненужные башмаки

Роспуск вагонов убыстрят замедлителем

На станции Новая Еловка Красноярской магистрали установили опытный образец однопользовательского вагонного замедлителя.

Как пояснил «Гудку» и. о. главного инженера службы автоматики и телемеханики КрЖД Александр Карнаухов, это устройство значительно сократит время роспуска вагонов и заменит ручной труд оператора сортировочной горки. Вагонный замедлитель – весьма важное устройство на сортировочных горках. – Его задача – не допускать, чтобы сортируемые вагоны сильно разогнались. Он притормаживает их до безопасной скорости – 5 км/ч, – поясняет Александр Карнаухов. Раньше это делали с помощью специальных тормозных башмаков, которые в определённых местах подкладывал под колёса вагонов рабочий «башмачник». Теперь же практически на всех сортировочных горках установлены вагонные замедлители. И при этом в большинстве случаев роспуск вагонов контролирует уже автоматика. К примеру, на станции Красноярск-Восточный 85% вагонов распускается в автоматическом режиме.

ИНИЦИАТИВА

Тариф «Гибкий»

> НАЧАЛО | 1

Заместитель начальника департамента по маркетингу грузовых перевозок и тарифной политике ОАО «РЖД» Александр Гусев отметил, что концепция дерегулирования тарифов при транзитных контейнерных перевозках впервые разработана по методологии действующего в России антимонопольного законодательства. «Это означает, что данная концепция уже сочетается с действующей российской правовой базой, – говорит он. – Результаты расчётов рабочих групп, принимавших участие в разработке концепции, не закладывались заранее – им было дано задание на базе действующего законодательства сделать анализ рынка. По итогам их работы получен чёткий вывод – рынок контейнерного транзита конкурентен, и соответственно цены на услуги его игроков могут определяться на контрактных основах». Руководитель Сибирского территориального управления Федерального агентства железнодорожного транспорта Игорь Мишук заявил «Гудку», что вве-

дение принципов дерегулирования транзитных тарифов может стать фактором повышения конкурентоспособности российских маршрутов. «Надо работать по рыночным правилам, если мы конкурируем на рынке, – отметил он. – Транзит является самым рыночным сегментом транспортной отрасли, и конкурировать на нём за груз и прибыль, игнорируя законы рынка, невозможно». По мнению члена экспертно-консультационного совета Росжелдора Михаила Еремина, для грузовладельцев важно иметь предсказуемую ситуацию с тарифообразованием. «Мы имеем в случае транзита дело с международным бизнесом, где непредсказуемость тарифов будет означать немедленный уход грузов на альтернативные российским маршруты, – подчеркнул он. – Поэтому, если будет принята концепция дерегулированных тарифов, им потребуются и гарантии того, что в какой-то момент снова ситуация не изменится. И ценообразование не будет выведено из рыночных принципов».

ЛЕОНИД ГРИГОРЬЕВ

МЫ ИДЕМ ОДИНИМ ПУТЕМ!

Гудок 1520

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

МЫ ИДЕМ ОДИНИМ ПУТЕМ!

ПОДПИСНОЙ ИНДЕКС: 19994

ПО ВОПРОСАМ ПОДПИСКИ: (499) 262-89-69; PODPISKA@GUDOK.RU

WWW.GUDOK.RU/1520

автоматики и телемеханики КрЖД. Новое же оборудование, оснащённое специальными электронными приборами и имеющее восемь ступеней торможения, позволяет остановить вагон на нужной позиции пути с точностью до одного миллиметра. И оператору горки уже нет необходимости вмешиваться. – Первый опытный образец российского замедлителя КЗПУ-600 установлен пока только на одном пути

Если устройство выдержит суровые сибирские морозы, его установят на других сортировочных горках дороги

считать силу торможения. И в большинстве случаев тормозные шины вагонных замедлителей, как клещами, захватывают колёса, и вагоны резко останавливаются, не доезжая до своего места на путях. – И тогда приходится прибегать к услугам маневрового локомотива – доталкивать вагон на нужную позицию. А это – дополнительные финансовые затраты и к тому же потеря времени при формировании составов, – говорит и. о. главного инженера службы

роспуска вагонов, – говорит главный инженер станции Новая Еловка Николай Сумцов. – Оборудование смонтировали за четыре дня. Сейчас проверим, как устройство выдержит испытания в условиях суровых сибирских морозов. Если всё пройдёт удачно, то впоследствии такие же замедлители появятся и на других сортировочных горках магистрали.

ОЛЕСЯ МИЗИНКО, СОБ. КОРР. «ГУДКА» Красноярск

БИРЖА

Не сезон

Грузия откладывает IPO
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ



С выводом акций ГЖД на биржи решили не спешить

Первичное размещение акций (IPO) компании Georgian Railway (Грузинская железная дорога, ГЖД) со 100-процентным государственным капиталом откладывается на неопределённый период.

Акции грузинских государственных компаний в этом году не будут вынесены на международные биржи, заявил премьер-министр Грузии Ника Гилаури. По его словам, это связано с ситуацией на фондовых площадках.

«Мы планировали разместить миноритарные пакеты акций стратегических предприятий страны на фондовых биржах Лондона, Нью-Йорка, Варшавы и других. Но из-за тяжёлого положения на международных фондовых рынках мы не делаем этого в текущем году», – сказал он.

В октябре парламент Грузии принял окончательные поправки, предусматривающие введение новой формы приватизации – продажи доли или пакета акций государственных предприятий на биржах. При этом не указывается конкретно, какая процентная доля или пакет акций могут быть проданы путём такой приватизации. Речь идёт лишь о том, что решение

о размещении долей (акций) принимает правительство Грузии, которое своим постановлением должно установить «сроки оформления приватизационных договоров, выплаты приватизационных сумм и перехода прав собственности, условия расчёта, а также начальную приватизационную цену».

Предполагалось, что будет размещено не более 49% акций ГЖД, Грузинской нефтяной и газовой корпорации (GOGC), Государственной электросистемы Грузии (GSE). Только от продажи ГЖД власти Грузии намерены получить \$1 млрд в течение десяти лет.

По мнению аналитика инвестиционной компании BG Capital Георгия Шенгелии, структура доходов ГЖД в настоящее время позволяет компании отказаться от внешнего финансирования. «Основываясь на финансовой отчётности за 2011 год, можно сделать вывод о сильном финансовом положении компании. В верхней строке P & L увеличилась на 18,5%, до 224 млн лари (\$128,3 млн. – Ред.), маржа EBITDA остаётся сильной, на уровне 50%, а чистая прибыль выросла на 206% и составила около 94 млн лари (\$53,8 млн)».

Рина Мориц

ПЕРЕВОЗКИ

Уральская альтернатива

«ТрансКонтейнеру» создали конкурента,
но «дочка» РЖД не согласна с формулировкой

ЗАО «Урал-Контейнер» и официальный партнёр ОАО «РЖД» – компания «Логистический оператор» – реализуют новый проект регулярного контейнерного поезда по маршруту Екатеринбург – Шушары.

По словам начальника отдела экспортных проектов «Логистического оператора» Ольги Малышевой, проект изначально рассчитан на наличие обратной загрузки парка.

«Мы намерены не только работать на экспортные перевозки, но и в перспективе организовывать отправки в составе контейнерных поездов импортных грузов, следующих транзитом через порты Прибалтики в Екатеринбург и Уральский регион в целом. В данной работе мы планируем опираться на наших партнёров – морские линии, – подчеркнула она. – Распределение функциональных обязанностей в проекте между нашими двумя компаниями согласно заключённому договору будет следующим: мы предоставляем под перевозку долгосрочно арендуемые нами собственные платформы и контейнеры принадлежности морских линий, а ЗАО «Урал-Контейнер» будет выполнять функции консолидатора грузопотоков от уральских грузовладельцев. Суть проекта для нашей компании – это расширение географии нашей работы. Схожие проекты мы уже реализовали в направлении между Прибалтикой и Москвой, а также между Прибалтикой и Тольятти. Теперь этот опыт мы внедрим и в наших планах выхода на Урал».

Исполнительный директор ЗАО «Урал-Контейнер» Владимир Демьяненко добавил, что компания в рамках совместного проекта будет предоставлять свои терминальные объекты для консолидации грузов и порожних контейнеров.

«Мы будем заниматься сборкой и отправкой грузов, – отметил он. – У нас налажены в рамках организации нового поезда конструктивные взаимоотношения со Свердловской магистралью, которая предоставила гарантии качественного обслуживания подвижного состава, задействованного в новом поезде, прежде всего в плане его диспетчеризации и обеспечении «нитками» графиков. Грузовую базу мы будем создавать совместно с «Логистическим оператором». Наш поезд можно рассматривать как альтернативу аналогичным маршрутам ОАО «ТрансКонтейнер» совместно с компанией «РЖД-Логистика», осуществляющего про-



беги маршрутных контейнерных поездов на станцию Автово, мы же сделали ключевым распределительным узлом станцию Шушары. Для грузовладельцев это означает появление альтернативных возможностей по перевозке своих грузов, а для всех участников рынка контейнерных перевозок – новый стимул повышать качество своих услуг».

Директор филиала ОАО «ТрансКонтейнер» на Свердловской железной дороге Сергей Васильев заявил «Гудку», что проект ЗАО «Урал-Контейнер» и «Логистического оператора» создаёт для «дочки» ОАО «РЖД» не конкуренцию, а помехи в работе.

«Обе компании опоздали с реализацией своего поезда, – отметил он. – Мы совместно с ОАО «РЖД-Логистика» в месяц по устойчивым графикам от-

правляем три полноставных маршрутных поезда, у нас есть под них долгосрочная клиентская база. При этом сам «Урал-Контейнер» работает через наш терминал, что заставляет нас на ходу менять порядок его работы. «Урал-Контейнеру» загодя следовало для успешной реализации своих проектов развивать свою погрузочно-разгрузочную инфраструктуру, которая сегодня никак не позволяет оперативно формировать маршрутные поезда. А «Логистическому оператору» имеет смысл искать в регионах, если они хотят расширять географию своего бизнеса, партнёров, обладающих соответствующими их амбициям материальными активами, прежде всего полноценными терминалами».

Леонид Григорьев

ПУЛЬТ
УПРАВЛЕНИЯ

Журнал для тех,
кто принимает решения

Теория и практика управления
отраслевой компанией:
аналитика, методология, примеры

Открыта подписка на первое полугодие 2012
года в России, странах СНГ и Балтии

Подписной индекс 46101

Дополнительная информация:
+7 (499) 262-89-69

PODPISKA@GUDOK.RU

РЕКЛАМА

Sous l'égide / под эгидой

Association Dialogue Franco-Russe
Ассоциация Франко-русский диалог

CONFÉRENCE FRANCO-RUSSE CONSACRÉE AU TRANSPORT

RUSSIE-EUROPE: PERSPECTIVES DE CRÉATION
D'UN MARCHÉ UNIQUE DES TRANSPORTS

Франко-российская транспортная конференция

Россия – Европа: перспективы формирования
единого транспортного пространства

2 décembre 2011, Paris, France
2 декабря 2011 г., Париж (Франция)

Sur la participation des / По поручению участии:

+ 7 495 988 28 03
+ 33 1 53 89 60 16

Partenaire Général
Генеральный партнер

реклама

Персона

Нужна корректировка

РАЗВИТЫЕ СТРАНЫ АКЦЕНТИРУЮТ ВНИМАНИЕ НА ТРАНСПОРТЕ

Степан Сулакшин,
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
ДИРЕКТОР ЦЕНТРА
ПРОБЛЕМНОГО
АНАЛИЗА
И ГОСУДАРСТВЕННО-
УПРАВЛЕНЧЕСКОГО
ПРОЕКТИРОВАНИЯ



– Степан Степанович, мировая экономика вошла в фазу нестабильности. Как это отразится на инвестициях в транспортную инфраструктуру, что ждёт наше государство?

– В антикризисных пакетах различных стран инвестиции в транспортную инфраструктуру акцентируются. Посмотрите программу развития высокоскоростного транспорта в Китае и Европе. Президент США Барак Обама выдвинул настоящий национальный проект развития транспорта до 2030 года, сопоставимый с тем проектом времён Великой депрессии, когда строились хайвеи, изменившие весь базис американской экономики. Всегда и во все времена транспортная инфраструктура позволяла осваивать новые пространства, снижать издержки производства, стимулировать развитие предпринимательства.

Длинные и низкорентабельные инвестиции в транспортную инфраструктуру для частного капитала не всегда интересны, и именно отсюда возникли схемы концессий, отсюда вытекает классическая необходимость бюджетных трат на это.

– Что могут сейчас вложить в транспорт Греция, Италия, Испания, Португалия?

– Мы говорим о крупных геополитических центрах. Греция, конечно, ничего вложить не может, а вот транспортная комиссия Евросоюза развивает программу транспорта и коридоров.

– Наши основной экспортный рынок Европа из-за экономического кризиса, вероятно, будет долгое время пребывать в стагнации. Имеет ли смысл форсировать развитие транспортных коридоров, поскольку есть вероятность, что товаропотоки расти не будут?

– Политику формирования транспортных коридоров нужно продолжать. Это вопрос даже не среднесрочный, а долгосрочный. Текущее состояние Европы изменится, а интересы останутся.

Разговор о стратегиях должен строиться на основе строгих сценариев развития, на основе цифр. Что такое стагнация? Разве не было 70-х годов, когда роста экономики не наблюдалось по несколько лет, а потом был длительный подъём? Есть закон развития, что после спада идёт рост, и полагать, что он по какой-то причине изменится на обратный, нет оснований. Поэтому цифры и про-

гнозы, которыми мы располагаем, говорят, что стратегически целесообразно развивать транспортную инфраструктуру.

Кроме того, идёт глобальное переустройство мира, несколько лет назад этот вопрос поднял президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин на мировых интеллектуальных площадках.

Это означает, что политические и экономические центры тяжести перемещаются на Восток и всё больше будет возрастать значение транспортных, человеческих и информационных потоков. Россия естественным географическим образом находится между двумя этими регионами, и её долгосрочная стратегия заключается в том, чтобы стать не просто мостом, а технологическим и транспортно-логистическим коридором, который будет обеспечивать разворот мировых тенденций. Через 10–15 лет китайский ВВП будет превышать американский, а валютная система обязательно включит в себя китайский юань. И Россия должна понимать своё мировое значение, и нужно выстраивать свою государственную политику в транспортной сфере применительно к этим стратегиям.

– Правительство не планирует пока выделять из бюджета значительных средств на развитие железнодорожной инфраструктуры. Для него безусловным приоритетом являются социальная сфера и Вооруженные силы. Железной дороге предложено самой искать инвестиции на рынке, занимать средства. Как вы оцениваете такой метод раз-

Частным инвесторам в инфраструктуру государство может добавить мотивации

вития железнодорожной инфраструктуры?

– Приоритеты сегодняшнего дня выглядят политическими и временными, они естественным образом относятся к предвыборному периоду, и когда весной следующего года он закончится, коррективы неизбежны.

К несчастью, сейчас у нас доминирует неолиберальная доктрина, которая на глазах ужесточается. Но никогда экономиче-

и не может ставить вопрос о развитии и модернизации.

Во-вторых, в этих 19% федеральные инвестиции уже несколько лет назад стали ниже 6–7%, остальное – бюджеты субъектов и собственные средства предприятий. Но увеличить инвестиции предприятия не могут, потому что заёмные средства для них недоступны. ЦБ России – единственный в мире банк, у которого ставка рефинансирования привязана к инфляции. Соответственно, с прибавлением банковской маржи коммерческих банков кредиты становятся недо-

Политику формирования транспортных коридоров нужно продолжать

ский рост не был возможен без решения инвестиционных вопросов. В этом отношении сворачивание бюджетного инвестирования выглядело бы глубоко ошибочным, в том числе относительно железнодорожной инфраструктуры.

Во-первых, потому что у нас экономические показатели стали диспропорциональными. Объём инвестиций в России относительно ВВП всего 19%, в то время как в развитых странах, где наблюдается очень умеренный рост, он достигает 30%. А в развивающихся, к которым объективно тяготеет Россия, эта цифра более 40%. К какому классу экономики относится Россия с такими цифрами? В лучшем случае это самостагнирующая страна, которая не хочет

ступными для большинства предприятий. Поэтому нынешняя конфигурация инвестиционной системы в стране глубоко неконструктивна, в долгосрочном плане она не может существовать и обязательно будет изменена в сторону развития настоящих институтов развития.

– Но откуда для инвестиций взять средства?

– Ответ очевиден. Из-за жёсткого монетарного регулирования из суверенного финансового оборота страны изъята огромная сумма в \$4 трлн, которая может быть возвращена в оборот, в кредитный портфель страны. Расчёты на моделях показывают, что инфляция при этом не только не увеличится, но даже и уменьшится за счёт увеличения предоставле-

Безопасность

Разное чтение

Новая версия закона «О техническом регулировании» требует доработки

Администрация президента по просьбе ОАО «РЖД» рассматривает возможность внесения изменений в закон «О техническом регулировании». Сейчас его нормы делают возможным появление на сети железных дорог продукции, которая может не соответствовать нормам безопасности.

Поправки в федеральный закон № 255-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О техническом регулировании» были внесены летом этого года. Они были призваны снять излишние барьеры для бизнеса и ускорить внедрение инновационной продукции.

По мнению первого вице-президента ОАО «РЖД» Вадима Морозова, новая редакция закона наилучшим образом сказывается на безопасности продукции машиностроения. «Закон открывает некоторые лазейки для некачественных производителей по вопросам безопасности. Потому что теперь сертификацию, испытания, аккредитацию предприятия, проводящие испытания, можно заменить на так называемую новую продукцию, которая поступает в обращение, – говорит Вадим Морозов. – И причём производитель декларирует её сам, а на основании чего он это делает, никого не интересует».

Речь идёт о пункте 3 статьи 25 новой редакции. Согласно



В Минтрансе уверены, что барьеров некачественным поставщикам достаточно

ему для «новой продукции», которая поступает на рынок, доказательства её безопасности предоставляет сам производитель, причём основываясь на правилах своей страны или собственных выводах. Причём, как пояснили в ОАО «РЖД», под «новой продукцией» теоретически можно понимать всё что угодно, поскольку она определяется как та, «которая не выпускается на территории РФ». В частности, под неё подпадает весь импорт.

Кроме того, закон прописывает, что «продукция, на которую не распространяется

действие технических регламентов и которая при этом не включена ни в один из перечней, указанных в пункте 3 настоящей статьи, не подлежит обязательному подтверждению соответствия».

«Для нас кажется совершенно недопустимым, что даже органы государственного надзора теперь не могут потребовать что-либо с производителя: они сами должны доказывать, что есть нарушения соответствий. А в условиях, когда технические регламенты не приняты, такая ситуация создаёт дополнительно ещё большую

угрозу и опасность, это влияет на безопасность движения», – высказал свои опасения Вадим Морозов руководителю Администрации Президента РФ Сергею Нарышкину на встрече на Тихвинском вагоностроительном заводе.

«Давайте вместе с Минтрансом и депутатами проанализируем ещё раз ситуацию. И если окажется, что нужно внести соответствующие коррективы в уже принятый закон, давайте это сделаем», – предложил Сергей Нарышкин.

Тем не менее в Министерстве транспорта не считают необходимым вносить корректировки. В департаменте государственной политики в области железнодорожного транспорта полагают, что данная редакция закона достаточно защищает и железнодорожников, и добросовестных производителей техники, а проблема – в неправильном толковании текста 25-й статьи закона. «Иностранному производителю должен доказать безопасность только той продукции, к которой нельзя применить существующие требования в России, – заявили «Гудку» в Минтрансе. – Если какая-то компания производит грузовые вагоны, то у нас все требования к грузовым вагонам есть, производитель должен их соблюдать и пройти сертификацию. Не получится заменить какую-то цифру в серии и заявить, что это «новая продукция».

Новой продукцией, по мнению Минтранса, может считаться, например, электропоезд Desiro RUS – «Ласточка», где используются асинхронный тяговый привод и изменённая конструкция колёсной пары. Однако в России есть основные требования к электропоездам, и именно поэтому Siemens сейчас проводит сертификацию этой модели в России, несмотря на все изменения в законодательстве. Что же касается той техники, на которую в России не существует требований или они технически не совпадают, то здесь производитель действительно имеет право декларировать свою продукцию самостоятельно. Однако в соответствии с правилами сертификации для неё должен быть разработан сертификационный базис на те или иные показатели, которые у нас отсутствуют в законодательстве.

Тем не менее, полагают в РЖД, закон нужно исправить ещё до вступления его в силу в следующем году.

В компании разработали проект поправок в закон «О техническом регулировании». Фактически требуется изменить в различных статьях всего несколько фраз, например, обязав эту «новую продукцию» соответствовать тем техническим регламентам по железнодорожной технике, которые уже разработаны и будут приняты в дальнейшем.

Сергей Плетнёв
Яна Позолотчикова

Инициатива

Палатой больше

Операторы хотят быть ближе к грузовладельцам

Некоммерческое партнёрство «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава» предлагает создать палату грузовладельцев – совещательный орган при партнёрстве, призванный наладить взаимодействие операторов с их заказчиками.

По мнению исполнительного директора партнёрства Дмитрия Королёва, палата грузовладельцев может стать одним из инструментов постоянного действующей обратной связи между операторами и грузовладельцами.

«Это позволит вырабатывать взаимоприемлемые решения на отраслевом уровне и зафиксировать их в форме стандартов саморегулируемой организации», – подчеркнул он.

«Решением общего собрания партнёрства создан координационный совет, в состав которого уже вступили представители таких крупнейших грузовладельцев, как ОАО «СУЭК», ОАО «Новолипецкий металлургический комбинат», ОАО «СИБУР Холдинг», НП «Консорциум «Русская сталь», – продолжает Дмитрий Королёв. – Сейчас разрабатывается концепция развития партнёрства как саморегулируемой организации, в которой будет механизм участия палаты в коллегиальных органах управления партнёрства».

Заместитель директора департамента логистики ЗАО

«Торговый дом «Трубная металлургическая компания» Константин Струков полностью поддерживает идею постоянного взаимодействия между грузовладельцами и операторами подвижного состава. Но надо ли для этого создавать новые объединения? Вполне можно работать в рамках существующих организаций.

«Как грузовладельцы мы работаем в рамках других организаций, например, НП «Консорциум «Русская сталь». Есть Российский союз промышленников и предпринимателей, Фонд трубной промышленности и множество других некоммерческих партнёрств, с которыми вполне можно и нужно устанавливать взаимодействие, – говорит Константин Струков. – Если речь идёт о привлечении представителей данных организаций для работы с НП «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава», то это совершенно правильно. Надо, чтобы был представлен как можно более широкий спектр компаний и организаций».

Советник генерального директора ООО «Независимая Транспортная Компания» Александр Егорушков инициативу создания палаты грузовладельцев считает здоровой, но при этом говорит, что конкретно у НТК обратная связь с заказчиками и так налажена.

Маргарита Меньшакова

ния товаров и услуг. Те структуры, которые кредитуют реальный сектор, могут получить сотни миллиардов долларов в годовом исчислении. И вот такой план оживления развития страны совершенно реалистичен, он разработан вплоть до поправок в законы. Российская наука сделала в этом отношении всё, чтобы страна располагала всеми планами и возможностями на этот счёт.

– Почему, на ваш взгляд, у России никак не получается уйти от сырьевой зависимости, хотя о необходимости этого говорят уже, по крайней мере, больше 10 лет? Какова роль транспорта в этой политике?

– Экономическая политика определяется государственно-управленческими решениями. Инвестиционный портфель государства свёрнут, дифференцированные принципы налогового обложения, зависящие от нормы передела в отраслях производства, ликвидированы по канонам либеральной доктрины. А что касается частного капитала, то он идёт туда, где ему выгоднее. Рентабельность в сырьевых отраслях достигает десятков процентов, рентабельность наукоемкого производства – единицы процентов, а в условиях инфляции этот показатель даже отрицательный. Частный капитал пошёл бы в это производство, модернизируя экономику, если бы ему были предложены преференции, более лёгкие налоговые условия и более доступные кредиты. Но либеральная доктрина в принципе отрицает такие методы мотивационного управления частного капитала. В результате государство не управляет потоками капитала, поэтому никакой модернизации не происходит.

Транспортная структура и железнодорожный транспорт являются заложниками того же монетарного режима экономики, который уже привёл к тому, что увеличилась загрузка сети при уменьшении перевозок грузов. Недавняя кемеровская расстыковка угольщиков и транспортников наглядно показала, куда всё это ведёт. Железные дороги являются заложниками тарифной политики, когда ограничение рентабельности перевозчика приводит к перекачиванию доходности от инфраструктуры в сырьевые отрасли.

Запреты на перекрёстное субсидирование, носящие абсолютный политический характер, приводят к тому, что в пассажирских перевозках снижаются объёмы валовой выручки железнодорожников. Наконец, железная дорога вынуждена работать на длинных плечах, поскольку страна экспортирует, а не потребляет. Экспортные потоки до трёх раз превышают импорт. Страна объективно нуждается в корректировке финансово-экономической модели, и аналитики уверены, что скоро предложения учёных-государственников будут востребованы.

Беседовал Сергей Плетнёв

Прогноз

Стабильный поток

РАСТУТ ПЕРЕВОЗКИ МИНЕРАЛЬНЫХ УДОБРЕНИЙ



Перевозки удобрений пока мирового кризиса не почувствовали

По данным Центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО), объём перевозки удобрений в 2011 году увеличился на 2,9% к уровню 2010-го. Наибольшие изменения наблюдаются по Московской, Куйбышевской, Октябрьской и Приволжской железным дорогам. И, несмотря на рост тарифов и дефицит вагонов, объём погрузки будет расти и дальше.

Свою роль сыграло и слияние двух крупных игроков на этом рынке – «Уралкалия» и «Сильвинита». По итогам первых девяти месяцев 2011 года выпуск товарного хлористого калия на производственных площадках «Уралкалия» и «Сильвинита» составил 8,06 млн тонн. При этом «Сильвинит» после объединения произвёл товарного хлористого калия за январь – сентябрь 5,96 млн тонн. Собственный прогноз объединённой компании – 10,8 млн тонн за 2011 год. В конце октября объединённая компания приняла долгосрочную инвестиционную программу, согласно которой к 2021 году производственные мощности по выпуску хлористого калия будут увеличены почти в 1,8 раза – с текущих 10,6 до 19 млн тонн в год (+8,4 млн тонн), в том числе за счёт модернизации действующих производств (+4,5 млн тонн) и ввода в эксплуатацию новых мощностей (около +4 млн тонн). По подсчётам специалистов РЖД, в случае реализации программы начиная с 2012 года на Свердловской дороге ожидается увеличение грузопотока удобрений, дополнительный объём которого может составить до 1,5 млн тонн в год, с перспективой увеличения до 7 млн тонн в год к 2021 году и до 8 млн тонн в год – к 2025-му.

Галия Шакирова

Погрузка

Проблемный урожай

ФЕРМЕРЫ НАДЕЮТСЯ ТОЛЬКО НА РЕЛЬСЫ

Урожай сахарной свёклы в России в 2011 году превысил все высказанные ранее прогнозы и составил 48 млн тонн – почти в 2,4 раза больше, чем в прошлом году. По мнению первого вице-премьера Виктора Зубкова, такие результаты позволяют отказаться от закупок сахара-сырца за рубежом. Однако небывалый урожай ещё надо перевезти.



части урожая весьма вероятно.

«Рекордно высокий урожай свёклы в этом году стал действительно острой проблемой для сельхозпроизводителей. Причина – недостаточные мощности сахарных заводов по переработке сырья – сахарной свёклы, невозможность её длительного хранения и низкая предсказуемость погодных условий. При этом если урожайность и валовый сбор сахарной свёклы в последние годы повышались, то наращивание производственных мощностей заметно отставало», – говорит аналитик «ТКБ Капитал» Наталья Колупаева.

К перевозкам больших объёмов свёклы оказались не готовы сами фермеры

Суточная мощность российских заводов по сахарной свёкле оценивается до 260 тыс. тонн, а их суммарный объём переработки за сезон составляет около 33 млн тонн. Именно эта проблема, по мнению эксперта, вынуждает производителей искать альтернативные пути доставки сахарной свёклы до заводов с резервом свободной мощности, в частности, по железной дороге, мирясь с удорожанием её себестоимости. Впрочем, и перевозчики оказались не готовы к такому объёму

ёму «сладкого» груза. У РЖД не хватает вагонов для перевозки. В некоторых регионах наблюдаются серьёзные проблемы с погрузкой. К примеру, представители Курской области пожаловались Виктору Зубкову на невозможность вывезти урожай и обеспечить его переработку. Аналогичные проблемы у аграриев Воронежской области.

Зубков дал распоряжение Минтрансу и руководству РЖД взять на контроль ситуацию в регионе с перевозками сахарной свёклы и сахара. Однако эксперт Инжиниринговой компании «2К» Александра Мальцева полагает, что выполнить требование чиновников в полном объёме будет практически невозможно.

«Вагоны нужны также для перевозки зерна и других сельхозкультур, урожаи которых в этом году тоже близки к рекордным. Поэтому очевидно, что перевезти весь рекордный урожай не получится». Острая потребность в вагонах со стороны сельхозпроизводителей приводит и к росту цен на перевозку по железным дорогам, продолжает аналитик.

Галия Шакирова

Форум

Металл ждёт консолидации

Производители стремятся объединить парк



Конъюнктура мирового рынка обещает снижение погрузки

расстояния, на которое осуществляется перевозка: если при отправлениях на короткие расстояния альтернатива в виде автотранспорта рассматривается, то для дальних расстояний железная дорога, несмотря на проблемы, остаётся оптимальным видом транспорта, так как перевозка на автотранспорте обойдётся намного дороже.

Заместитель руководителя аппарата комиссии по естественным монополиям Совета Федерации Александр Колодко, в свою очередь, сообщил, что в настоящий момент на сети железных дорог используется 450 тыс. полувагонов. Для сравнения: с начала текущего года парк вырос на 40 тыс. единиц (с 2007 года рост составил 124 тыс. единиц). «По экспертным оценкам, этого количества вполне достаточно не только, чтобы освоить существующий объём перевозимых грузов, но и заметно его увеличить в будущем при условии, что будут проведены меры по оптимизации

существующих перевозочных процессов», – заявил г-н Колодко.

По его мнению, для нормального функционирования системы железнодорожных

перевозок необходимо наладить баланс основных системообразующих компонентов на рынке. «В первую очередь это касается решения вопросов, связанных с правовой базой, с тарифами и ценообразованием, со структурой управления», – считает чиновник.

Пока чиновники размышляют, металлурги ищут выход из ситуации. Управляющий директор «Металлоинвесттранса» Хуриид Рузиев поделился положительным опытом своей компании. По его словам, в начале 2011 года «Металлоинвесттранс» договорился с Новой перевозочной компанией и «Нефтетранссервисом» о работе объединённым парком на своих предприятиях. «По сути, все наши вагоны используются по той модели, по которой мы работали, когда имели инвентарный парк. Погрузка идёт во всех направлениях. Мы начали работать на Западно-Сибирской и Красноярской дорогах», – рассказал г-н Рузиев, добавив, что с начала года после внедрения новой модели сбоев в работе не было и выполнение плана по отгрузке идёт на 100%.

По его мнению, в ближайшие два-три года будет происходить процесс консолидации интересов крупных транспортных компаний, после чего произойдёт объединение активов и серия слияний-поглощений, так как без этих шагов процессы выходят из-под контроля.

Галия Шакирова

В досье

Объёмы железнодорожных перевозок

	9 месяцев 2010 г., тыс. тонн	9 месяцев 2011 г., тыс. тонн	Изменение по отношению к 2010 г., %
ВНУТРИРОССИЙСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ			
Энергетический уголь	125359	123387	–2
Коксующийся уголь	29639	31040	5
Кокс	6507	6570	1
Железрудное сырьё	59438	60167	1
Прокат	23813	26703	12
ЭКСПОРТ			
Уголь	79883	88121	10
Прокат	19226	17323	–10
Железрудное сырьё	17908	24327	36

Проект

Углю готовят ветку

Начинается отбор подрядчика для строительства линии Кызыл – Курагино

Проект строительства железнодорожной линии Кызыл – Курагино из Красноярского края в Туву сдвинулся с мёртвой точки. Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор) объявило тендер на строительство первого участка магистрали от станции Курагино.

Его протяжённость будет 147 км. Цена контракта определена в размере 47,464 млрд руб. Заявки на тендер принимаются до 14 декабря 2011 года, а итоги конкурса будут подведены уже на следующий день. На строительство первого участка железной дороги Росжелдором отводится три года и один месяц с момента заключения контракта.

Общая стоимость строительства железной дороги Кызыл – Курагино протяжённостью более 400 км оценивается в 136 млрд руб. Из них 87 млрд руб. намерена инвестировать Енисейская промышленная компания, которая владеет лицензией на разработку элегестских углей. Остальная

часть средств поступит от государства. «ЕврАз» и «Северсталь», планировавшие также стать инвесторами проекта, от этой идеи отказались.

В настоящее время проектно-сметная документация проекта прошла государственную экспертизу, а с Енисейской промышленной компанией заключено соглашение о государственно-частном партнёрстве.

Ветку Кызыл – Курагино планируют построить для вывоза угля Элегестского месторождения в Туве. В настоящее время там добывается порядка 40 тыс. тонн угля в месяц, который вывозится грузовым автотранспортом до железнодорожной станции. В 2012 году планируется увеличить добычу до 2 млн тонн, а к 2016 году достичь проектной мощности в объёме 18 млн тонн.

После завершения строительства часть дороги, построенная за государственные средства, будет передана в уставный капитал РЖД. Остальная часть будет передана компании на условия доверительного управления.

Корпорации «Трансстрой» по силам осуществить этот проект, заявила «Гудку» пресс-секретарь компании Елена Гурьянова. «У нас есть опыт реализации крупных проектов в железнодорожном строительстве. Уже практически построена линия протяжённостью 890 км в Якутии, мы осуществляем также строительство второй ветки в Якутии – направлением на Эльгу», – отметила она. При этом Елена Гурьянова отказалась сообщить, будет ли компания принимать участие в тендере по проекту, мотивировав это тем, что это может сыграть на руку конкурентам. «Кроме нас на этом рынке есть две компании, которым по силам осуществить подобный проект», – отметила она.

«Политика компании не позволяет мне сообщать о возможном участии её в предстоящих тендерах», – сообщил «Гудку» пресс-секретарь корпорации «Инжтрансстрой» Анатолий Гусев. Пресс-секретарь компании «РЖДстрой» Надежда Голодникова сообщила, что компания не будет принимать участие в тендере.

Денис Вискне

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»



РАЗЪЯСНЕНИЕ

Занятости не хватило

Для льготного стажа нужно работать интенсивно и полный день



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРЬКОВ

– Тридцать лет работаю на путевой машинной станции Южно-Уральской дороги. Был монтером, бригадиром пути, дорожным мастером. Недавно поинтересовался в отделе кадров, могу ли уйти досрочно на пенсию в связи с особыми условиями труда, сказали – нет. Хотелось бы узнать, почему, ведь льготный стаж у меня есть, да и общий немалый?

Анатолий Бастан

– Уважаемый Анатолий Владимирович! Ваш льготный стаж работы в должностях монтера пути, бригадира (освобожденного) пути, дорожного мастера, занятых на ремонте пути на участках магистральных железных дорог с интенсивным движением поездов, составляет 1 лет 6 месяцев 8 дней. Вычитаем 3 месяца 16 дней – периоды отпусков без сохранения заработной платы и курсы повышения квалификации (основание – уточняющая справка от 11 октября 2010 года № 52 «О характере работ» для назначения досрочной пенсии). Итого получается 9 лет 2 месяца 22 дня.

С 1 января 1997 года по 22 августа 2006 года вы выполняли работу бригадира пути, дорожного мастера, непосредственно занятого на сборке и переборке путевой решетки на производственной базе ПМС-42. Данный период не включается в льгот-

ный пенсионный стаж и не даёт права на досрочную пенсию.

Что касается работы в должностях дорожного мастера с 23 августа 2006 года по 17 января 2010 года и монтера пути с 18 января 2010 года по настоящее время, занятых на ремонте пути и искусственных сооружений на участках магистральных железных дорог с интенсивным и особо интенсивным движением поездов, то хотя она и соответствует списку, утверждённому постановлением Правительства РФ от 24 апреля 1992 года № 272, но в ваш льготный стаж не включается, так как занятость в выполнении работ была менее 80% рабочего времени.

А как сказано в пункте 5 постановления Минтруда РФ от 22 мая 1996 года № 29, право на пенсию в связи с особыми условиями труда имеют работники, постоянно занятые в течение полного рабочего дня, то есть не менее 80% рабочего времени.

В соответствии с подпунктом 5 пункта 1 статьи 27 закона «О трудовых пенсиях в РФ» (173-ФЗ от 17 декабря 2001 года) право на льготную пенсию в 55 лет предоставляется при льготном стаже не менее 12 лет 6 месяцев и общем стаже не менее 25 лет. Таким образом, снижение возраста для выхода на пенсию в вашем случае не предусмотрено.

Евгений Гавриков, начальник Южно-Уральской дирекции по ремонту пути

Победителями «Лотереи железных дорог» уже стали более 3 тыс. человек. Как выяснилось, лучше всех распространяют билеты среди пассажиров проводник поезда класса премиум № 30 Новороссийск – Москва Северо-Кавказского филиала ФПК Елена Алифбекова.

Она оказалась лидером продаж по всем дорогам и за всё время существования проекта. Только за три месяца из 1551 пассажира, что обслуживала Елена Алифбекова, 967 воспользовались её предложением и купили лотерейные билеты. В качестве приза оператор лотереи предоставил лучшей распространительнице путёвку на недельную поездку в Ниццу.

Елена трудится на железной дороге уже давно: сначала 15 лет в вагоне-ресторане, а последние два года проводником на СКЖД. «Труд проводника хотя и тяжёлый, но приносит массу положительных эмоций, – с улыбкой говорит она. – Это и постоянное общение с разными людьми, и возможность принести им пользу – обустроить быт, обеспечить комфорт, а в целом сделать путешествие лёгким и приятным». Проводнику, работающему в вагоне СВ, где клиенты предъявляют повышенные требования к обслуживанию и комфорту, необходим особый талант. «Подопечных» всего 18 человек, однако значительная часть из них – бизнесмены, руководители, известные деятели шоу-бизнеса, и ко всем



ФОТО: СЕРГЕЙ ЗОНИН

Елена Алифбекова предлагает лотерейный билет каждому пассажиру своего вагона

нужен индивидуальный подход. «Но для меня нет разницы между обычным пассажиром и какой-нибудь известной личностью, – рассуждает Елена Алифбекова. – Человек, переступивший порог вагона, – просто клиент. И не важно, кто он по социальному статусу и какая у него зарплата».

Отношение у людей к «Лотерее железных дорог», по словам Елены Алифбековой, разное: кто-то охотно покупает, кто-то настроен не слишком открыто. «Если вижу, что у человека негативное отношение, я никогда не буду спорить с ним. Просто предоставлю всю необходимую информацию, расскажу про тех счастливиц, кто уже получил

денежный приз, и посоветую посмотреть в Интернете обо всём этом более подробно. Особо охотно даю сведения тем, кто путешествует семьями. Допустим, едет семья из четырёх человек – это четыре билета. Ведь насколько увеличивается шанс выигрыша! А вообще я стараюсь продать билет каждому, кто садится в мой вагон. Я с перрона вижу, оформит человек лотерею или нет. Однако даже «безнадёжным» я считаю необходимым разъяснить все правила розыгрыша», – делится секретом своего успеха победительница.

Пассажирам, приобретающим у неё билет, Елена Алифбекова предлагает записать

номер её телефона и просит позвонить в случае получения денежного приза. «Три человека уже откликнулись! А ведь звонят далеко не все: кто-то потерял номер телефона, у кого-то просто нет желания. Но когда звонят и благодарят за билет, это всегда приятно. Как-то раз, например, рассказали, что выиграл ребёнок. Папа на его билет оформил лотерею – очень уж малыш просил об этом. Правда, сделал это с большой неохотой и на себя брать не стал – не верил, что повезёт. А когда ребёнок выиграл, позвонил, поделился радостной новостью и поблагодарил с большой теплотой», – рассказывает проводник.

Многие пассажиры уже знают о железнодорожной лотерее и сами обращаются с просьбой поучаствовать в розыгрыше. Это в основном бизнесмены и командированные. Азартно включаются в игру и многие артисты. Тамара Гвердцители, например, приобрела билеты на всю свою группу. Испытать удачу уже решились Сергей Глушко (Тарзан), Игорь Саруханов, Владимир Коренев, игравший Ихтиандра в «Человеке-амфибии», участники группы «Алиса».

В Ниццу победительница поедет уже в этом месяце вместе со своей дочерью. Девушке как раз в ноябре исполняется 19 лет, так что мамина победа оказалась отличным подарком на день рождения. «Во время поездки в Ниццу я обязательно сыграю на свой билет

в лотерею, которая дала мне возможность совершить это замечательное путешествие. Хотя я человек абсолютно не азартный, – говорит Елена Алифбекова. – У нас в Ницце большая семейная встреча намечается: брат из Швеции должен приехать, муж сестры из Германии, племянник из Испании. Планируем ещё и Париж посетить – дочку обязательно в Лувр хочу сводить».

Проводников, которые, подобно Елене Алифбековой, эффективно распространяют железнодорожную лотерею, немало. Лидером по числу проданных лотерейных билетов и в абсолютном выражении, и по отношению к пассажиропотоку в августе был признан Северо-Кавказский филиал (начальник отдела обслуживания пассажиров и предоставления услуг в поездах Владимир Гавриков). Самым успешным резервом проводников сети объявлен Новороссийский (руководитель резерва Галина Зейдуллаева). В тройку лидеров по итогам лета вошли также Горьковский филиал (начальник отдела обслуживания пассажиров и предоставления услуг в поездах Оксана Белова) и Калининградский (начальник отдела обслуживания пассажиров и предоставления услуг в поездах Ирина Кепселене). В сентябре и октябре к лидерам прибавились Уральский филиал (начальник отдела обслуживания пассажиров и предоставления услуг в поездах Ирина Задимидько).

Роман Сорокин

ВАШЕ ПРАВО

За дополнительную плату

– Сотрудник работает в нашей организации на основной должности электромонтажником. Можно ли оформить его по совместительству на должность системного администратора и начальника электролаборатории?

Матвей Проскурин
Краснодар

– Да, можно. Работник имеет право заключать трудовые договоры о выполнении в свободное от основной работы время другой регулярной оплачиваемой работы у того же работодателя (внутреннее совместительство) или у другого работодателя (внешнее совместительство).

Порядок работы по совместительству установлен в ст. 60.1 Трудового кодекса.

Также работник может совмещать профессии (должности) без освобождения от работы, определённой трудовым договором (ст. 60.2 ТК РФ).

Под совмещением понимается дополнительная работа у одного и того же работодателя по другой профессии (должности). Например, наряду со своими непосредственными обязанностями электромонтажник исполняет обязанности системного администратора. Это возможно с его письменного согласия.

Совмещение профессий (должностей) предполагает, что работнику

поручают выполнение в течение рабочего дня (смены) наряду с работой, определённой трудовым договором, дополнительной работы по другой или такой же профессии за дополнительную оплату (ст. 151 ТК РФ). Срок, в течение которого работник будет выполнять дополнительную работу, её содержание и объём устанавливаются работодателем с письменного согласия работника.

Ограничений по количеству совмещаемых должностей ТК не устанавливает.

Яков Купреев,
главный правовой инспектор
труда Роспрофжела

Консультация



С чего начать оформление пенсии

«Гудок» совместно с НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» продолжает образовательный проект «Пенсионный инструктаж». Теперь вы можете прислать в редакцию газеты любой вопрос, касающийся пенсии, и получить на него ответ специалиста НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ».

– Скоро мне исполняется 60 лет. Всю жизнь я проработал на железной дороге и планирую выйти на заслуженный отдых. Делаю отчисления в счёт будущей корпоративной пенсии через НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» с 2004 года. Когда мне надо подавать документы для того, чтобы назначили корпоративную пенсию? И как скоро я начну её получать?

Александр Савилов, инженер по охране труда

Отвечает начальник Управления по работе с холдингом РЖД НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» Татьяна Надеженкова: – Вы можете подать документы, достигнув пенсионного возраста, в том случае, если вы намерены завершить трудовую деятельность. Пока сотрудник, достигший пенсионного возраста, работает, корпоративная пенсия ему не выплачивается.

Для того чтобы оформить получение пенсии, вам следует обратиться к соответствующему специалисту службы управления персоналом вашего предприятия. Он определит предполагаемый размер корпоративной пенсии, примет заявление, оформит представление на назначение пенсии, ознакомит вас с ним под роспись и направит документы в НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ».

В соответствии с Положением о негосударственном пенсионном обеспечении работников ОАО «РЖД» корпоративная пенсия будет назна-

чена вам пожизненно, начиная с первого числа месяца, следующего за тем, когда вы обратились за её оформлением. То есть если вы подадите документы в январе, то, при наличии права, пенсия будет назначена вам с 1 февраля.

Что касается начала выплат, то в соответствии с принятой технологией обработка ваших документов, вероятнее всего, потребует ещё некоторого времени. Но волноваться не стоит: если необходимые процедуры завершатся, например, в марте, а пенсия назначена с 1 февраля, то вам будут выплачены все деньги из расчёта за весь период с 1 февраля.

Отмечу, что в случае, если вы работаете в одном из дочерних обществ холдинга РЖД, условия назначения и выплаты корпоративной пенсии могут иметь отличия от тех, что приняты в материнской компании. Подробнее о них могут рассказать в службе управления персоналом вашего предприятия либо на «горячей линии» НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» по телефону 8-800-775-15-20. Звонок бесплатный из любого региона России.

Справка

В настоящее время негосударственную пенсию в НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» получают свыше 250 тыс. пенсионеров железнодорожной отрасли. Ещё 750 тыс. железнодорожников делают через Фонд отчисления в счёт будущей пенсии. Средний размер негосударственной пенсии бывших сотрудников холдинга РЖД, назначенный в 2011 году, составляет свыше 4500 руб.



Продолжается подписка на первое полугодие 2012 года во всех почтовых отделениях

Подписной индекс для предприятий и организаций 50019

Подписной индекс для индивидуальных подписчиков 19050

Не забудьте подписаться на «Гудок»

«Гудок» ВСЕГДА С ВАМИ!

Дополнительная информация:

+7 (499) 262-89-69

PODPISKA@GUDOK.RU



РЕКЛАМА

ЗДОРОВЬЕ

Фальшивка онлайн

Европа и Россия придумали, как бороться с медицинским контрафактом

Россия подписала Конвенцию Совета Европы о борьбе с фальсификацией медицинской продукции и сходными преступлениями, угрожающими здоровью населения.

Документ по праву можно считать долгожданным: Всемирная ассоциация здравоохранения (ВОЗ) подняла проблему ещё в 1987 году. Тогда поддельные лекарственные препараты в угрожающих масштабах стали появляться сначала в развивающихся странах, а затем и в Европе.

Первая отечественная подделка – кровезаменитель «Реополиглюкин» – была обнаружена в 1997 году. Фармпроизводители долгое время отрицали факт существования фальшивок, пытались спасти репутацию. Молчание продолжалось до тех пор, пока фирмы сразу в нескольких странах открыто не заявили о том, что обнаружили подделки собственных препаратов.

По словам исполняющей обязанности руководителя Росздравнадзора Елены Тельновой, за 2005–2011 годы было выявлено 3042 серии недоброкачественных препаратов зарубежного производства и 4465 серий отечественного.

«Из-за высокого качества полиграфии производитель, держа в руках собственную упаковку, порой не может определить, подделка это или нет. Вдобавок ко всему мошенники делают работу на этапы, каждый из которых не содержит полного состава преступления. Поэтому осудить их сложно», – говорит руководитель рабочей группы по экономической безопасности Ассоциации российских фармацевтических производителей Евгений Кардаш.

С 2001 года в разных странах предпринимаются попытки по выявлению фальсификатов и борьбе с ними. Сейчас в мире еженедельно выявляется 35 лекарственных контрафактов, что в 10 раз больше, чем в 2000 году. Но наказания за изготовление некачественной продукции во многих странах минимальные, часто ограничиваются незначительным штрафом. Именно поэтому возникла необходимость формирования единого документа, который ввёл бы единые и адекватные создаваемой фальсификатами опасности меры. «У таких препаратов отсутствует терапевтический эффект, зато сильно выражена токсичность», – отметила Татьяна Голикова. – Преступные группы, изготавливающие фальсификаты, распространяют свои товары через Интернет по всему миру, нанося вред здоровью потребителей и подрывая доверие к производителям. Поэтому речь в данном случае идёт об угрозе международной безопасности».

Пять лет назад во время международной конференции «Европа против фальсифицированных лекарств», которая проходила в Москве, было объявлено о разработке Конвенции «Медикрим». И вот наконец в начале ноября этот документ подписали 12 стран, в число которых кроме России вошли Украина, Германия, Франция, Израиль и т.д. Присоединиться к движению «Медикрим» может любая страна, даже не входящая в Совет Европы.

Правила конвенции предусматривают обязанность участвующих сторон обеспечить уголовную ответственность за производство, сбыт, рекламу и незаконную транспортировку фальсифицированных средств медицинского применения, а также за подделку документов. Глава Минздравсоцразвития счи-



ЛЕКАРСТВА В АПТЕКИ ПОСТУПАЮТ С СЕРТИФИКАТАМИ, НО ЭТО УЖЕ НЕ ЯВЛЯЕТСЯ ГАРАНТИЕЙ КАЧЕСТВА

тает, что принятие конвенции усилит контроль участников фармацевтического и медицинского рынков за оборотом фальсификатов и поможет защитить как здоровье отдельных пациентов, так и безопасность системы здравоохранения в целом. Документом вводятся ответственность также за подделку субстанций, диетической продукции, БАДов и даже препаратов для животных.

Однако, как отмечают эксперты, без принятия дополнительных мер введение уголовной ответственности не исправит ситуацию. К примеру, как рассказал представитель Европейской федерации фармацевтических производителей и ассоциаций Хьюг Пулен, только

не произойдёт, человек будет знать, что имеет дело с мошенниками», – заметил он.

Директор Европейского директората по качеству лекарственных средств и здравоохранения Совета Европы Сюзан Кайтель предлагает ещё одну меру: перейти к двумерному баркоду на упаковках, который состоял бы из серийного номера и срока годности. Каждое государство сможет добавлять к нему ещё и свой собственный код. Сейчас на большинство товаров код одномерный: это всем знакомый ряд прямоугольных полос. Информация с него считывается однолучевым сканером. Двумерный код можно встретить на акционных марках ликёрно-водочной продукции. Он содержит больший объём информации в двух измерениях. Считывается такой код только специализированным сканером, который, естественно, дороже.

Из-за высокого качества полиграфии производитель, держа в руках собственную упаковку, не может определить, подделка это или нет

за прошлый год им удалось прекратить работу 10 тыс. незаконных интернет-аптек. «В Сети не спрашивают рецепт, это дешево, проще, удобнее, к тому же никто не узнает о том, продукция какого качества доставляется потребителям. Люди редко задумываются о безопасности препаратов, которые они приобретают в такой аптеке», – говорит он.

Представитель генерального директората Европейского союза по юстиции, фундаментальным правам и гражданству Кристиан Турни считает, что государство должно защищать клиентов онлайн-аптек наравне с клиентами обычных аптек. «Официальный логотип такого предприятия должен быть защищён. Надо сделать так, чтобы, кликнув по знаку качества, пациент автоматически переходил на официальный сайт регулирующего ведомства. Если такого перехода

Эти меры в конвенции не прописаны, но страны могут общим соглашением внести в документ любые изменения, если сочтут их нужными.

Кроме того, подписание конвенции – лишь полдела. Для её ратификации России предстоит проделать огромную работу по изменению существующего законодательства. Как пояснила директор департамента развития фармацевтического рынка и рынка медицинской техники Минздравсоцразвития Диана Михайлова, для этого в ведомстве уже создана рабочая группа. Поправки необходимо будет внести в законы «Об обращении лекарственных средств», «Об основах охраны здоровья граждан», в Уголовный и Административный кодексы, а также другие законные и подзаконные акты.

НАТАЛЬЯ САВЕЛЬЕВА

МАШИНА ВРЕМЕНИ

Новости дня

1921 год

Садись в «молочный»

Спрашивается, как администрация движения Северных жел. дорог рекомендует ездить ежедневно в Москву служащим, живущим на линии Пушкино – Мытищи? Первый «молочный» поезд № 51 прибывает в Москву к 8 часам утра. Служащему, «не имеющему молока на продажу», нет смысла вставать «ни свет, ни заря» и прогуливаться на морозе от 8 до 10 часов. В контору его не пускают.

1926 год

Много бумаги

Были времена. Дежурный по станции отмечал в маршруте машиниста в особой графе: «потрачено часов или минут на производство ремонта столько-то». Отметочка делала своё дело. С маневром поневоле не тннули. Знали, что время маневра отмечается точнейшим образом.

Но правление Донецкой сообразило об этом деле вот что: «Одна графа помогает производ-

1931 год

Вместо мазута... вода

Совершенно исключительная попытка заменить мазут для паровозов... водой имела место недавно при непосредственном участии работников нефтебазы на ст. Батраки. 18 октября нефтебаза на ст. Батраки отправила в адрес Московско-Казанской ж. д. 4 цистерны нефтепродуктов. «Нефтепродукты», прибыв своевременно на склады М.-Казанской ж. д. оказались... водой с примесью 29% мазута.

Таким образом, в то время, когда дороги ведут упорную борьбу не только за каждую лишнюю единицу подвижного состава, но и за полное и рациональное использование каждого сантиметра такой единицы, ра-

1946 год

Готовятся к встрече демобилизованных

Вокзалы столицы готовятся к встрече новой очереди демобилизованных воинов Советской Армии

На Киевском вокзале для сержантов и солдат отведены два зала, оборудованные новой мебелью. Имеется читальня. Для демобилизованных также выделены комната отдыха, две билетные кассы, отдельное справочное бюро, камера хранения ручного багажа, организована парикмахерская, сапожная и портновская мастерская. Бригада носильщиков будет бесплатно обслуживать увольняемых в запас.

Второй «служебный» № 55 по времени удобен, и, по-видимому, на него-то администрация и рассчитывает. Но – увы! – туда не пускает комиссия, заявляя, что «местов нет», и рекомендует «садиться в свой молочный поезд».

Третий же, ростовский, состав приходит слишком поздно. Выходит: что имеешь три поезда и служебный билет, а ездить трудно. Дайте же выход!

17 ноября

ству, а двадцать граф помогут в двадцать раз больше!»

И заменили коротенькую запись в маршруте громадной ведомостью, которую заполнить-то надо 10–15 минут. Бригада сделает маневр в 8 минут, а потом 10 минут дежурный заполняет ведомостицу. А паровоз стоит, жгёт топливо. Вот так сократили время на производство маневров!

14 ноября

ботники Союзнефти гонят по рельсам 36636 килограммов обыкновенной воды, прибавив к ней, чтобы иметь возможность назвать этот груз нефтепродуктами, 14964 кг мазута.

Последствия такого снабжения могут быть чрезвычайно серьезными. При наличии на складах, питающихся из Батраков, только однодневного запаса топлива и высылки мазута в количествах, едва покрывающих суточную потребность складов, факты подобного порядка явно срывают движения поездов по Казанской ж. д. Наказание виновным должно быть самым строгим.

15 ноября

В каждом пассажирском поезде один вагон предназначается для солдат и сержантов.

Заново оформлен агитпункт Ярославского вокзала. В нём оборудованы различные витрины, уставлены красочные портреты маршалов Советского Союза. В агитпункте работает коллектив лекторов и агитаторов. Для демобилизованных организуются также концерты, экскурсии по городу. Ежедневно будут демонстрироваться кинокартины.

20 ноября

Налоги

Забота по тарифу

Платить за уход в старости будут даже те, кому такая услуга никогда не понадобится

Минздравсоцразвития предложило ввести в России страховую систему на случай нужды в уходе в старости.

Как рассказал замминистра здравоохранения и социального развития Юрий Воронин, дополнительный взнос на эти цели может составить 2% фонда оплаты труда. Система должна быть солидарной: платить будут все, а пользоваться – те, кому необходимо.

Чиновников вдохновил пример других стран, где такая форма страхования практикуется уже давно. Так, в Германии обязательное страхование долгосрочного ухода по старости появилось в 1995 году, налог составляет 1,95% с заработка и делится поровну между работником и работодателем. Страховка предусматривает выплаты наличными, оплату амбулаторного лечения и стационара (максимум 1550 евро). В Японии страхование долгосрочного ухода финансируется работником, государством, а также самими пенсионерами.

Возможные источники финансирования «стариковского» страхования в нашей стране пока не определены – предполагается, что это могут быть средства работодателя, работника или обоих поровну. Сегодня пожилым людям старше 80 лет и инвалидам выплачи-



ФОТО: СЕРГЕЙ РОДИН

вается двойной размер базовой пенсии (около 6000 руб. в месяц), инвалиды получают ещё ежемесячную выплату (1085–3617 руб.). Государство предоставляет нуждающимся бесплатные услуги социального работника, но уходом за стариками он не занимается. Ухаживающим за инвалидами и престарелыми выплачивается ежемесячная компенсация в 1200 руб., а сама эта деятельность включается человеку в страховой стаж.

Рост продолжительности жизни неизбежно увеличивает долю пожилых людей, нуждающихся в уходе, поэтому заместитель директора Независимого института социальной политики Оксана Синявская считает идею целесообразной. По её мнению, будет правильно,

если сам работник будет платить взносы «на старость».

Однако большие вопросы вызывает объём услуг, который может быть обеспечен этими взносами. Кроме того, по мнению директора Института демографии ГУ-ВШЭ Анатолия Вишневского, солидарный подход в случае со страхованием от старческой немощи несправедлив, ведь далеко не всем пожилым людям нужна такая помощь. Адепутат Госдумы Оксана Дмитриева считает, что такая форма поддержки больше похожа на «типичное пособие и к страховым взносам отношения не имеет». «Если на каждую подобную выплату будут вводить новый налог, то наш бизнес просто задушат, – резюмировала она. – Пособия нужно платить из бюджета».

ИРИНА ЗАВЕРНЯЕВА

Конкурс

Бесконечность – не предел

Молодёжь с помощью творчества осваивает космические просторы

Неизведанный мир космоса будоражит воображение учёных, космонавтов и любителей. Некоторые занимают позицию наблюдателей, а кто-то активно высказывает свои идеи по освоению внеземного пространства.

В первом международном конкурсе концептов «Космос и будущее человечества», организованном молодёжным крылом Мирового общественного форума (МОФ) «Диалог цивилизаций», приняли участие около 350 человек.

Молодые люди из 14 стран (России, Эстонии, Сербии, Италии и др.) прислали на конкурс творческие работы, в которых отразили свои представления о межзвёздном пространстве – каким может быть устройство космического «нового общества» и насколько, по их мнению, изменятся такие привычные составляющие нашей жизни, как транспорт, жильё, одежда. Из присланных работ жюри выбрало 50 лучших. Наградой для авторов стала поездка на космодром Байконур, где молодые люди смогли проводить в космические дали настоящую ракету.

Руководитель департамента молодёжных программ МОФ Андрей Филиппов отметил, что все работы были выполнены на высоком профессиональном уровне. Одна из участниц, По-

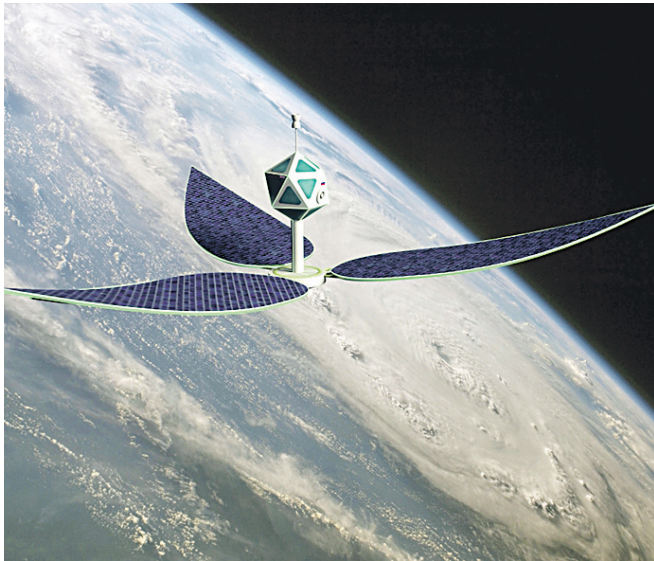


ФОТО: МОФ

Дом будущего Никиты Воронова раскрывается в космосе, как цветок

лина Котова, воплотила в графике модельную коллекцию одежды будущего, а Катерина Семенко сделала футуристичный проект модуля, в котором человек управляет эстетичным и пластичным пространством интерьера усилием мысли. Никита Воронов, студент факультета дизайна интерьера Русско-Британского института управления (Челябинск), создал космический дом будущего. Выглядит дом как тюльпан: на Земле бутон закрыт, в космосе же лепестки раскрываются солнечными батареями, которые питают энергией всю конструкцию. Свой проект он назвал «Валентина» в честь первой

женщины-космонавта. «В наше время такие дома-спутники уже есть, – рассказал победитель. – Но не для жизни, а для лабораторных работ и научных экспериментов». Молодой дизайнер продумал всё: лаборатории, отсеки стыковки, помещения для физкультуры, спальни и многое другое. На стенах он предлагает установить «живые» экраны, которые проецируют объёмные изображения и видео. «Человек сможет разместить там изображения родных людей или любимых мест – тогда психологически ему будет легче проводить время в замкнутом пространстве», – говорит автор.

Запуск ракеты на Байконуре произвёл на него неизгладимое впечатление. Он признался, что ощутил мощь мысли людей, которые стояли у истоков освоения космического пространства: «Из-за погодных условий запуск было непросто разглядеть, но звуки взлетающей ракеты, которые пронизывают всё тело, я запомню надолго».

Юные творцы посетили также Международную космическую школу, мемориальные домики Сергея Королёва и Юрия Гагарина, получили наставления от президента – основателя МОФ «Диалог цивилизаций», президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина, а также пообщались с ещё одним железнодорожником – вице-президентом компании и космонавтом Героем Советского Союза Олегом Атьковым. «Олег Юрьевич рассказал, что перед полётом все космонавты смотрят фильм «Белое солнце пустыни» в память о погибшем в июне 1971 года экипаже «Союза-11», – рассказал Никита Воронов.

Теперь победителям конкурса предстоит принять участие в создании международного центра по общественному обсуждению вопросов освоения космоса. Быть может, именно там будет принято решение о воплощении в жизнь представленных на конкурсе проектов.

НАТАЛЬЯ САВЕЛЬЕВА

Перспективы

Взаимная польза

Молодых машиностроителей объединят в кластер

На «круглом столе» в Общественной палате РФ представители вузов и промышленных предприятий обсудили подготовку инженеров в стране.

Основная проблема в этой сфере – отсутствие связи между вузами и предприятиями. Преподаватели жалуются, что подготовка инженеров требует больших затрат, техническая база университетов недостаточно развита, а престиж инженерных профессий падает. К тому же ра-



Будущих инженеров будут готовить по новым образовательным программам

ботодатели не могут точно определить, какие именно специалисты им нужны. В свою очередь, на предприятиях недостаточно выпускниками, которые не владеют практическими навыками, современными технологиями и оборудованием. Тем не менее все согласны, что без подготовки квали-фицированных инженерных кадров задачу модернизации отечественной экономики не решить.

Наладить взаимодействие вузов и пред-приятий призван новый проект Союза машиностроителей России по созданию образовательного кластера. Представи-тель этой организации Тимофей Ефремов сообщил, что сейчас лишь малая доля про-мышленных предприятий имеет прямые договоры с образовательными учрежде-ниями, а в области подготовки инженеров нет ни стратегии, ни серьёзной госуда-рственной поддержки.

В рамках кластера Союз машиностроителей собираетс организовать стажировку сту-дентов на предприятиях отрасли в рамках прохождения производственной практики. Для вузов разрабатывают образовательные программы с учётом требований предп-риятий к молодым специалистам.

Новую структуру машиностроители пла-нируют создать при поддержке правитель-ства Москвы, Российского союза ректоров и организации «Молодость России», в ко-торую входят многие политехнические колледжи. В Интернете организуют ин-формационный ресурс, на котором бу-дут размещать вакансии предприятий и соответствующие предложения от вузов. Затем этот опыт используют и в других регионах. В итоге возникнет общерос-сийский образовательный кластер – пло-щадка взаимодействия для предприятий, вузов, колледжей, а главное – студентов и специалистов отрасли.

В качестве первого шага недавно госуда-рственное научно-производственное пред-приятие «Базальт» подписало соглашение с МАИ о проведении стажировки студентов вуза. Для привлечения как можно большего числа предприятий к участию в новом кла-стере организаторы планируют использо-вать разветвлённую региональную сеть Союза машиностроителей России.

Андрей Стрельцов

Цифры и факты

14 тыс.

руб. может составить размер президент-ских и правительственных стипендий для обучающихся наиболее востребованным в нашей стране специальностям. В утверж-дённый премьер-министром Владимиром Путиным список вошли 93 профессии, необходимые для модернизации отече-ственной экономики. Среди них, напри-мер, машинист котлов и паровых турбин, сборщик трансформаторов, программист, монтажник и др. Интересно, что гуманитар-ские места в нём не нашлось. Так, в списке нет учителей и врачей. Уже с будущего года представители отобранных профессий смо-гут претендовать на 3 тыс. президентских и 5 тыс. правительственных стипендий.

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-Н №Ф77-19219.

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 Ретонин

Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересыпкин, Марина Волкова, Валерий Погорель (ответственный секретарь)

Выпускающие редакторы: Анна Зограф, Марина Малованова

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

Советник главного редактора: Валентин Запевалов | Научный редактор: Анатолий Хадорковский

Номер вела Анна Зограф.

История

Магеллан океана слов

В словаре Даля отразилась вся жизнь русского человека того времени

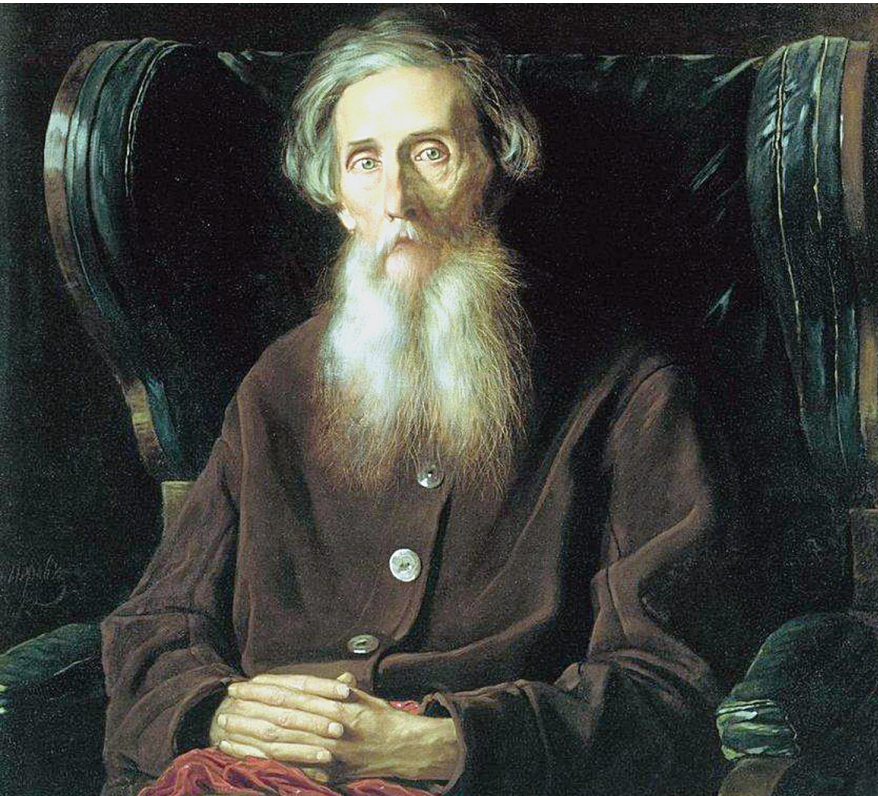
Главное детище Владимира Даля «Тол-ковый словарь живого великорусского языка». Труд, благодаря которому его знает каждый, содержит 200 тыс. слов. Вчера, 22 ноября, исполнилось 210 лет со дня рождения великого лингвиста и популярного в свои годы писателя.

Это для нас Владимир Даль – автор зна-менитого словаря. А вот своим современ-никам он был известен прежде всего как писатель Казак Луганский (псевдоним про-исходит от имени города, в котором Даль родился, – Луганска). В середине XIX века он был едва ли не самым популярным ав-тором рассказов, сказок и повестей. «После Гоголя это до сих пор решительно первый талант в русской литературе», – говорил о нём Виссарион Белинский. И хотя сей-час беллетристика Даля интересна лишь узкому кругу специалистов, его творчество оказало большое влияние на многих рус-ских писателей.

Его литературную деятельность высоко оценивал Александр Пушкин. В 1832 году Владимир Даль решил лично предста-вить поэту, чтобы вручить ему свою книгу русских сказок. В ответ Пушкин подарил Владимиру Ивановичу рукопис-ный вариант сказки «О попе и работнике его Балде» с автографом: «Сказочнику Казаку Луганскому – от сказочника Алек-сандра Пушкина». А когда Даль рассказал о своей страсти к собирательству слов и что их уже насчитывается двадцать ты-сяч, поэт воскликнул: «Да вы уже сделали треть словаря! Не бросать же теперь ваши запасы!»

Поддержав и другое его начинание – собрание русских пословиц и поговорок, – Пушкин сказал: «Вам можно позавидовать – у вас есть цель. Годами копить сокровища и вдруг открыть сундуки перед изумлён-ными современниками и потомками!» Так началась их дружба, длившаяся до самой смерти поэта.

Осенью 1933 года именно Даль, служив-ший в Оренбурге чиновником особых по-ручений при военном губернаторе, сопро-вождал Пушкина по местам пугачёвских событий. А когда «История Пугачёва» вы-шла в свет, Даль одним из первых получил подарочный экземпляр книги.



Владимир Даль до последнего дня жизни работал над прославившим его трудом

За несколько месяцев до роковой дуэли поэта Даль возвратился в Петербург, а узнав о смертельном ранении Пушкина, трое су-ток неотлучно дежурил у его постели, как мог старался облегчить страдания своего друга. Взяв Даля за руку, поэт умоляюще спросил его, врача по образованию и опы-тного хирурга: «Скажи мне правду, скоро ли я умру?» И тот ответил: «Мы за тебя на-деемся, право, надеемся, не отчаивайся и ты». Как вспоминают очевидцы, после этих слов Пушкин оживился и даже попросил морошки, а Наталья Николаевна радостно воскликнула: «Он будет жив! Вот увидите, он будет жив, он не умрёт!»

Владимиру Далю умирающий Александр Сергеевич передал свой золотой перстень-талисман со словами: «Даль, возьми на память». А когда Владимир Иванович от-рицательно покачал головой, Пушкин на-стойчиво повторил: «Бери, друг, мне уж больше не писать». Впоследствии Даль писал поэту Владимиру Одоевскому: «Как

гляну на этот перстень, хочется приняться за что-либо порядочное». Известный пи-сатель Андрей Битов не случайно называл Даля Магелланом, «...переплывшим рус-ский язык от А до Я. Представить себе, что это проделал один человек, невозможно, но только так и было». За полвека Даль объяснил и снабдил примерами около 200 тыс. слов! Его объяснения каждого слова, примеры, которые он приводил в словаре, – настоящие новеллы о быте народа и его труде, о ремёслах, о народных обычаях и поверьях, о том, как жили люди в старину, чем пахали, чему учили детей. Как в вол-шебном зеркале, в словаре отразилась вся жизнь русского человека того времени.

А кроме того, Далем собрано более 37 тыс. пословиц русского народа! В одном словаре собрана вся сокровищница рус-ской живой речи, все её слова, в общем – весь русский язык.

А ведь он ещё врачевал, занимался науч-ной и писательской деятельностью, делами

Выставка

Царский вернисаж

На Казанском вокзале открылась экспозиция живописи народного художника СССР Аркадия Пластова

От портретов и пейзажей, вы-ставленных в экспозиции «По-следний билет в Россию», веет духом русской деревни.

Краски предельно естествен-ные: встречаются задумчиво приглушённые, но больше ра-достных, ярких, несмотря на то что тогдашняя деревня пере-живала раскулачивание и на-ступление колхозного строя.

Искусствовед, профессор Виталий Манин убеждён, что такой точности изображе-ния природы, как у Аркадия Александровича, в реализме, пожалуй, нет. «Возьмите, к примеру, его картины «Гуси», «Вечереющий день», «Деревен-ские улицы», «Таз с грибами»:



В работах, выставленных в Царской башне Казанского вокзала, Аркадий Пластов предстаёт высоким мастером и цвета, и композиции

как они проникновенны, всё сделано тонко, без фальши».

В боковой галерее прячутся иллюстрации к детской серии книг «Про домашних живот-

ных» и повести Пушкина «Ка-питанская дочка».

Но самая яркая работа – «Фа-шист пролетел», написанная под впечатлением первых дней

войны. Она была представлена в Москве в ноябре 1942 года. Её, как и несколько других картин Пластова, Сталин возил с собой в Тегеран на конференцию стран антигитлеровской коалиции.

Две дамы остановились у картины, на которой на лугу пасутся лошади: «Да, русской деревни в том виде, в каком она существовала, сейчас уже не осталось. Так что остаётся нам наслаждаться историей».

Экспозиция, сформированная в рамках арт-проекта «Заложда-ния» Дирекцией железнодорож-ных вокзалов с помощью внука художника Николая Пластова, будет работать до 7 декабря.

Евгения Заболотских
Фото автора

Криминал

Острый «аргумент»

Разговор закончился убийством

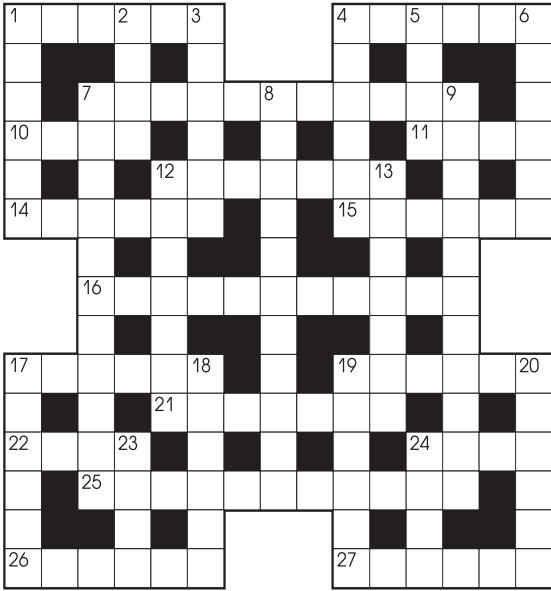
Пассажиры поезда Пермь – Адлер скончались от ноже-вых ранений, нанесённых ему пьяным попутчиком.

«Четверо друзей ехали в Сочи в конце октября на строительство олимпийских объектов, – рассказывает замначальника оперативно-разыскной части При-волжского ЛУ МВД России на транспорте Александр Суворов. – Распивали спиртное. А на нижней полке напротив них ехал 64-летний мужчина, по описанию пассажиров, начитанный и приличный».

Один из выпивших, неоднократно судимый Андрей Кречетов, к ночи разгулялся. Расхаживал по вагону, хвалился, что сидел в тюрьме. Между пожилым пас-сажиром и Кречетовым завязалась беседа. Мужчина объяснял попутчику, что скверно козырять уголовным прошлым. Разговор протекал мирно. А когда старик лёг спать, бывший заключённый убил его ножом».

Бригадир поезда сообщил о случившемся дежурной по станции Саратов-1, а та вызвала наряд полиции. Убийца признал вину, сказав, что ничего не помнит и не понимает, как всё произошло.

Дарья Гамала



Ответы на кроссворд за 22 ноября

по ГОРИЗОНТАЛИ: 7. Зре-лище. 8. Тюльпан. 9. Бульд-зер. 11. Финал. 12. Ретро. 13. Катыйш. 16. Мочало. 17. Льюлька. 18. Марля. 19. Бумага. 21. По-мада. 23. Рампа. 26. Улика. 28. Книга. 29. Авторитет. 30. Коло-ния. 31. Аукцион.

по ВЕРТИКАЛИ: 1. Правило. 2. Титул. 3. Резьба. 4. Отходы. 5. Глеер. 6. Сатирик. 9. Балалайка. 10. Регламент. 13. Комар. 14. Те-рем. 15. Шляпа. 20. Угледвор. 22. Договор. 24. Акоюн. 25. При-каз. 27. Аванс. 28. Кепка.

по ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Точка эстрадного общепита. 4. Форма площадки для метания ядра. 7. Магазин, где от имеющихся товаров глаза разбе-гаются. 10. Малая родина Афродиты в виде острова. 11. Съедобный репертуар ресторана. 12. Прокалывание различных частей тела, чтобы их украсить. 14. Всё то, что опьяняет без алкоголя. 15. Реак-ция Снегурочки на тёплое отношение. 16. Перспектива из Библии похлеще Всемир-ного потопа. 17. Впечатляющий кусок зо-лота. 19. Типографский шрифт с эффектом падающего домино. 21. Угол в избе около печи. 22. Первый, кто упомянут в «Евге-нии Онегине». 24. Рыба, которая током дерётся. 25. Форма подготовки научных кадров в вузах. 26. Результат переедания мороженого. 27. Неестественное «подстё-гивание» процессора.

по ВЕРТИКАЛИ:

1. Водопад, скачущий по лесенке. 2. Ко-варный лучник с английской внешностью. 3. Русский поэт, автор стихотворения «Письмо к матери». 4. В этом состязании только разбежишься, а уже финиш. 5. Косметика в тубике. 6. Краткий вывод из сказанного. 7. Спортивное соревнование сродни Олимпиаде. 8. Чем больше она у мужчин, тем больше женщины засматри-ваются. 9. Барышня, издающая стоны на корте. 12. Один с трубой тянет всех за со-бой. 13. Деталь одежды, обязательная для джентльмена и пионера. 17. ... в бороду, а бес в ребро. 18. «Бараночная» в грузо-вике. 19. Буратино не любил возле него греться. 20. Лист для стенгазеты. 23. Под-готовительные курсы в детский сад. 24. Плоскость спила.

Составил Михаил Сергеев

Телефоны отделов редакции: эксплуатация 624-69-35 | наука 624-63-14 | бизнес (499) 262-91-44 | социальной политики и писем 624-73-50, 624-73-76 | новостей (499) 262-92-34 | специальных корреспондентов 983-08-18 | культуры и спорта 624-69-34 | иллюстраций 624-75-72, 262-90-52 | корреспондентской сети (499) 262-58-69 | справочно-библиографический 624-77-79 | производственный 624-56-07, (499) 262-90-25 | бухгалтерия (499) 262-99-34 | секретариат 624-45-16 (т./ф.), 983-08-18, (499) 262-26-53, (499) 262-15-56.

Телефоны собственных корреспондентов: Калининград (4012) 58-65-82 | Кемерово (3842) 32-21-65 | Москва (499) 262-18-66 | Н.Новгород (8312) 48-46-74 | Новосибирск (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: 23 ноября 2011 года

Номер: 214 (24934) | Тираж: 151889 экз.

Время подписания по графику: 19.15

Подписано в печать: 19.20

Цена свободная

Адрес редакции: ул. Старая Басманная,

д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Отпечатано: ЗАО «Политграфический комплекс «Секста М» | 143400 Московская обл., Красногорский район, п/о Красногорск/5,

а/м «Батве», 23 км | Заказ № 11-11-00500 | Печатается в Москве, Астрахани, Барнауле, Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске,

Казани, Калининграде, Кемерове, Красноярске, Махачкале, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Оренбурге, Ростове-на-Дону,

Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Солнечногорске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.

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 Пасым шрифтом», – на правах рекламы.

Адрес издательства: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066