

2. | ИНТЕГРАЦИЯ

В Европарламенте открылась выставка ОАО «РЖД», которая сразу же вызвала большой интерес у посетителей

4. | ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ

ФТС совместно с РЖД внедряют электронный документооборот на железнодорожных пунктах пропуска

6. | Ноу-хау

Съёмный дизельный гайковёрт Матвиенко был придуман потомственным изобретателем из Молдавии

7. | Общество

Размер стипендий, согласно проекту закона об образовании, «приравнят» к минимальному размеру оплаты труда

25 января 2012 года

www.gudok.ru

среда

www.gudok.info

№ 11 (24972)

E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная
транспортная
газета

Выходит
с 23 декабря
1917 года

Тираж
175298
экземпляров

| От редакции

Машина времени

В этом году исполняется 55 лет с тех пор, как на сеть вышел наш первый электропоезд ЭР1. По тем временам дизайн поезда был на вполне современном уровне. Рижские машиностроители постарались его выпустить к Международному фестивалю молодёжи и студентов, и с чьей-то лёгкой руки нарядно разукрашенная головная часть поезда была названа «улыбкой». Это уже потом, когда дизайнерская раскраска уступила место лаконичным флюоресцентным полосам, обезличившим парк, круглоголовую электричку прозвали «глобусом».

И вот на дворе XXI век, за прошедшие десятилетия жизнь сильно изменилась. К примеру, не узнать автопарк: в далёкое прошлое ушли фырчащие «Москвичи» и «Победы», ровесники «улыбки-глобуса». Самолёты, корабли, даже военная транспортная техника – всё меняется, везде считают: четвёртое поколение, пятое... А вот электрички остались практически прежними, хотя выпускают их уже на других предприятиях и в другой стране. Конечно, с точки зрения дизайна они несколько иные, и лучше эти электропоезда смотрятся или хуже, чем круглоголовые старички, – дело вкуса. Но что касается потребительских свойств, комфорта, эргономики салонов, то здесь перемен совсем мало. Закрыв глаза, любой пассажир может опутить себя в середине прошлого века, слыша шум тяговых двигателей и чувствуя дрожание пола от компрессора. Если же глаза открыть, предстаёт не весёлый пластик стен, всё те же лавки, багажные полки и прочее по-спартански скромное салонное оборудование. И всё так же, как встарь, непонятно чем пугающие лязгают и сердито стучат неукрупные конструкции межвагонных переходов.

А если и пришли новые технологии в виде стеклопакетов, облегчивших жизнь эксплуатационникам, так это новшество сыграло злую шутку с пассажирами, превратив летом вагоны в душегубки.

Впрочем, новые электропоезда, которые уже в этом веке предлагают машиностроители, с кондиционерами и телевизорами в салоне. Но их так мало, что погоды в пассажирских перевозках они не делают.

И ещё одна нерешённая проблема: возможность гибко менять количество вагонов в электропоезде в зависимости от пассажиропотока.

Наши современные электрички – это как привет из прошлого, как машины времени. Досадно.

ЦИФРА ДНЯ

40,46

млрд руб. На такую сумму ОАО «РЖД» увеличит свой уставный капитал путём размещения ценных бумаг. Это необходимо для привлечения средств на реализацию инфраструктурных проектов компании.

Механизм для роста

В ПРОГРАММЕ РАЗВИТИЯ УГОЛЬНОЙ ОТРАСЛИ
ТЕПЕРЬ СВЯЗАНЫ ИНТЕРЕСЫ ПРОМЫШЛЕННИКОВ И ТРАНСПОРТНИКОВ



Фото: Илья Григорьев

ПРЕМЬЕР-МИНИСТР Владимир Путин в КЕМЕРОВЕ подставил долгосрочную программу развития угольной промышленности до 2030 года, предусматривающую увеличение добычи на 100 млн тонн. В ней определены механизмы модернизации и развития транспортной инфраструктуры, которые будут реализовываться и железнодорожники, и бизнесмены, и чиновники.

«Реализация программы позволит к 2030 году увеличить добычу угля в 1,4 раза, до 430 млн тонн, – заявил в ходе совещания премьер Владимир Путин. – Однако для решения проблем с вывозом необходима коренная модернизация существующих железнодорожных линий». При этом премьер отметил, что для этого потребуется корректировать Транспортную стратегию до 2030 года.

В 2011 году компании добыли 335 млн тонн угля, и транспортная инфраструктура сейчас работает на пределе. Зарубежные рынки (в первую очередь азиатские) росли очень быстро, и на транспорте сказались неточности планирования. Так, при разработке «Стратегии-2030» РЖД в 2007

Инфраструктуру к новым месторождениям грузовладельцы и РЖД готовы строить сообща

году исходили из предельной цифры добычи в Кузбассе на уровне 190 млн тонн. А уже сейчас лицензии выданы на 220 млн тонн. При этом в Кузбассе ещё возможно обеспечить ежесуточную погрузку более 8 тыс. вагонов в сутки (сейчас грузится около 6 тыс.), но «лишние» поезда всё равно встанут на подходах к портам, которые очень слабо оснащены современной разгрузочной техникой.

Премьер предложил ряд мер, чтобы решить транспортную проблему. По его словам, в ликвидации слабых мест инфраструктуры должны участвовать все: государство, ОАО «РЖД», грузовладельцы, железнодорожные операторы. Чтобы обеспечить координацию большого количества заинтересованных компаний, премьер предложил им создать саморегулируемую организацию, аналогичную «Совету рынка» в электроэнергетике. «Совет рынка», в частности, занимается организацией оптовой торговли мощностями в электроэнергетике, туда входят все поставщики, и поэтому там эффективно действуют механизмы гарантий поставок.

И вчера на встрече в Кемерове был сделан первый шаг в направлении, подсказанном премьером: РЖД, Внешэкономбанк и крупнейшие грузоотправители подписали соглашение о развитии железнодорожной инфраструктуры для обеспечения нужд промышленности.

Суть его в следующем: грузовладельцы разрабатывают долгосрочные планы по объёмам и направлениям вывоза угля, а РЖД под гарантии обязательной оплаты этих перевозок привлекают доступное финансирование, в том числе и заёмное, и гарантируют вывоз продукции. Если проект развития инфраструктуры для какого-то направления оказывается неокупаемым, то участники обращаются в органы власти, инициируют формирование комплексных инвестиционных проектов по развитию территории, включая железные дороги. К разработкам подключаются профильные министерства и Внешэкономбанк, который оказывает государственную финансовую поддержку.

> Окончание | 2

Блиц

Надо сверять прогнозы

КАЛИНИНГРАДСКАЯ ДОРОГА ВОСПОЛНЯЕТ ОТСТАВАНИЕ ПО ПОГРУЗКЕ НАЧАЛА ЯНВАРЯ, АНАЛИЗИРУЯ ПРИЧИНЫ СИТУАЦИИ



объективным причинам. Но уже с середины месяца ситуация на дороге выправляетя. Мы восполним отставание.

– На заседании регионального координационного совета калининградским бизнесменам рекомендовали подавать в ТЦФТО более точные прогнозы по своей грузовой базе. Насколько серьёзна проблема планирования?

– Периоды планирования, которыми руководствуются ОАО «РЖД» и грузоотправители, разнятся. Так, мы просим клиентов предоставить данные об их грузовой базе на месяц до 15-го числа предыдущего месяца. У клиентов эта «точка отсчёта» появляется только в конце месяца.

И то этот график есть только у самых крупных клиентов. Таковых у Калининградской дороги всего пять, и они обеспечивают 80% погрузки. Но даже и у них достаточно большой объём отгрузок, решение по которым

принимается буквально за несколько суток. В целом прогнозы по формированию грузовой базы, которые предоставляют клиенты, сильно отличаются от фактической погрузки. Мы не просим точности «до вагона», но расхождение должно быть не более 20%. Более корректная информация поможет всем.

– Что ещё может способствовать установлению чётких правил в отношении ТЦФТО с местными клиентами?

– Когда мы сможем предоставить комплексный транспортный продукт, включающий предоставление подвижного состава различных собственников, тогда можно будет выстраивать другие договорные отношения, с юридическими обязательствами и ответственностью с обеих сторон.

В теперешних же условиях повышение эффективности грузоперевозок может способствовать консолидации клиентов.

Беседовала Вера Башканова

Объект

«Песочный» тест

Роль гостей будущей Олимпиады сыграли нагруженные мешки

По новой железной дороге Сочи – Адлер – Аэропорт прошла первая электричка.

Строительство новой линии длиной 2,8 км, связывающей аэропорт с железнодорожным вокзалом Адлера, ведётся в рамках подготовки к Олимпиаде-2014. Она должна обеспечить перевозку 86 тыс. человек в сутки, или 60% всех авиапассажиров, прибывающих в столицу зимних Игр. Пассажиры будут доставляться скоростными электропоездами повышенной комфортности по графикам, согласованному с учётом движения воздушных судов.

На сегодня строительство линии вошло в завершающую стадию.

– Полностью завершены тоннели № 1 и № 2, наведены три эстакады, остановочные павильон и платформа, – сообщил «Гудку» начальник Дирекции по капитальному строительству Северо-Кавказской железной



Помимо тестовой эксплуатации сегодня ведутся пусконаладочные работы систем охранного теленаблюдения остановочного павильона. Так же предстоит завершить восстановление территории после разборки временных зданий и сооружений, провести озеленение и компенсационные посадки растений.

– Перед сдачей в эксплуатацию будет закончено строительство сооружений для охраны, смонтированы базовые станции связи GSM-R, проведены пусконаладочные работы охранной сигнализации, а также заменено верхнее строение пути на бесстыковое, – говорит Александр Востров.

Планируется, что линия будет сдана во временную эксплуатацию в феврале, а в постоянную – по итогам первого квартала.

Игорь Евдокимов, соб. корр. «Гудка»
Ростов-на-Дону – Сочи

Испытательный поезд прошёл тоннели и эстакады

Александр Востров. – Смонтированы внутренние коммуникации остановочного комплекса – кондиционирование, связь, пожароохранная сигнализация. Установлены шумозащитные экраны, опоры контактной сети, сделаны противоизносные стены.

Сейчас на линии проводятся испытания с движением подвижного состава. Здесь организовано движение шестивагонного электропоезда. Для дополнительного веса, чтобы создать эффект нагружки пассажирами, его заполнили мешками с песком. Такие испытания, по словам специалистов, необходимы для того, чтобы проверить работу систем автоблокировки, централизации и др. Кроме того, перед тем как линия будет сдана в эксплуатацию, по ней необходимо «накатать» определённый тоннаж.

Суд

Высшая мера

В Тверском областном суде завершилось судебное следствие по делу о подрыве поезда «Невский экспресс».

Суд закончил исследование представленных сторонами доказательств, и председательствующий объявил о переходе громкого процесса в стадию прения сторон.

Первыми согласно требованиям уголовно-процессуального законодательства выступили государственные обвинители, которые предложили суду назначить четвертым подсудимым – Зелимхану Аушеву, а также братьям Мураду, Беслану и Тархану Картоевым – пожизненные сроки, а ещё шестерым фигурантам – 15-летние сроки лишения свободы.

Государственные обвинители считают, что подсудимые вступили в вооружённое формирование, входящее в террористическую организацию «Братья мусульмане». Они незаконно хранили в своих домах огнестрельное оружие и боеприпасы, а также взрывчатые вещества. Гособвинение также располагает доказательствами того, что все обвиняемые входили в банду Александра Тихомирова, известного под кличкой Санд Бурятский (уголовное дело в отношении него прекращено в связи с его смертью). «22 ноября 2009 года подсудимые прибыли в район деревни Лыкошино Бологовского района Тверской области. На 284-м км Октябрьской желез-



Фото: ИТАР-ТАСС

ной дороги на перегоне между станциями Аleshинка – Угловка ими были заложены и замаскированы два самодельных взрывных устройства, – заявила сторона обвинения. – 27 ноября 2009 года, около 21 часа 30 минут при прохождении через этот участок поезда № 166 «Невский экспресс», следовавшего маршрутом Москва – Санкт-Петербург, неустановленным лицом был приведён в действие датчик цели. При наезде колеса электровоза на датчик цели произошёл взрыв». Жертвами террористического акта стали 27 человек, ещё 132 пассажира пострадали. Погибшими по делу признаны 240 человек.

В прениях принимал участие представитель потерпевшей стороны, ОАО «РЖД», который подтвердил ранее заявленный размер материального ущерба компании – 134 млн руб. Сторона защиты начнёт произносить свою речь в прениях 26 января 2012 года.

ЕЛЕНА ДЕМИДЕНКО

ПЕРЕВОЗКИ

Механизм для роста

>Начало | 1

В своём выступлении президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин подчеркнул, что железнодорожники уже давно и успешно взаимодействовали с угольщиками. «Те вопросы, которые сегодня рассматриваются, являются продолжением первого Госсовета, посвящённого этой теме в Междуреченске в 2003 году, – напомнил Владимир Якунин. – Наши планы строились на основе так называемого межсетевого баланса. Мы вынуждены были выяснить у энергетиков, каким образом будет развиваться энергетика, вынуждены были сотрудничать с владельцами разрезов, выяснить, какие будут объёмы добычи, и под это закладывать соответствующие программы развития стратегии.

Мне кажется, что это, наверное, один из немногих примеров использования этого за рекомендовавшего себя способа координации взаимодействия и частного капитала, и государства».

Ранее РЖД публиковали расчёты, согласно которым компаниям необходимо до 2015 года дополнительно к инвестиционной программе порядка 400 млрд руб. для вывоза всей производственной продукции, а до 2020 года сумма инвестиций по трём направлениям – Кузбасс – Северо-Запад, Кузбасс – Юг и Кузбасс – Дальний Восток – оценивается в 800 млрд руб. Как говорят в компании, особенно важно, что на правительственный уровне фиксируются обязательства бюджета по развитию инфраструктуры, в том числе через выпуск инфраструктурных облигаций, использование механизмов пенсионных фондов, а также прямых бюджетных инвестиций.

ОЛЬГА СОЛОМОНОВА
СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ

Интеграция

Мост в Европу

БРЮССЕЛЬ ГОТОВ СВЯЗАТЬ МАТЕРИК
В ЕДИНУЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ СЕТЬ



В ЕВРОПАРЛАМЕНТЕ ОТКРЫЛАСЬ ВЫСТАВКА ОАО «РЖД» «ЕВРАЗИЙСКИЙ МОСТ, СОТРУДНИЧЕСТВО С ОБЪЕДИНЕННОЙ ЕВРОПОЙ».

Экспозиция открывалась поздно вечером в понедельник, когда у депутатов Европарламента уже заканчивалась рабочий день. Как выяснилось, многие уже знали, что впервые в гости приехала экспозиция из страны, не входящей в Евросоюз. Поэтому задержались у стенда ОАО «РЖД». Довольно небольшой по размерам холл в левом крыле Законодательного собрания Европы заполнился в считанные минуты.

Как рассказал «Гудку» глава Комитета по транспорту и туризму Европарламента Брайан Симпсон, «ещё десять лет назад подобное было немыслимо. Технологическая экспозиция привлекла внимание ещё тогда, когда её разворачивали. И многие депутаты быстро оценили информацию об интеграционных возможностях, которые открывает единое сообщение между Европой и Азией».

Компактно размещённые стенды представили европарламентариям проекты развития скоростного сообщения в России и Евразии в целом, данные о потенциальном грузообороте двух частей света. Для некоторых государств РЖД приготов-

Владимир Якунин (слева) пригласил Европу к комфортному путешествию в Азию

вили статистику о возможном росте грузооборота с РФ в случае дальнейшей интеграции колеи 1520 и 1435 мм.

В качестве сюрприза экспозиция предложила гостям два стилизованных купе. Из современного российского поезда дальнего следования и из ретропоезда. Напомним, для Европы это уже диковинка, поскольку большинство стран отказалось от перевозки пассажиров с возможностью ночного отъеха. Между тем Франция, например, всерьёз рассматривает возможность использования вагонов Тверского завода.

Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин своё вступительное слово произносил на английском языке. И это моментально добавило гостей выставке, в итоге к концу организационной части пробиться к стенда стало непросто.

«Потребности экономики диктуют необходимость интеграционных процессов, – отметил глава РЖД, – и транспортеры, как правило, первыми принимают эти вызовы. У нас есть уникальная возможность превратить железные дороги в единую евро-азиатскую транспортную систему».

По его словам, экспозиция представлена именно в Европарламенте не случайно.

Гармонизация транспортного права, технических регламентов между государствами уже идёт. И это неминуемо приведёт к последовательному росту товарооборота, пассажирских и грузовых перевозок. «Отрадно, что мы встречаем понимание наших европейских партнёров в вопросах формирования евро-азиатских транспортных коридоров. Видно, что уже оценили наш проект «Транссиб за 7 суток». В дальнейшем обе стороны готовы участвовать в упрощении существующих процедур пересечения границы и сокращении сроков доставки грузов».

По мнению председателя Комитета парламентского сотрудничества Россия – Евросоюз Кнута Флекенштейна, для многих гостей выставки будет небезынтересно узнать о том, как инициативы транспортников в недалёком будущем позволят связать запад Европы с Владивостоком, упростить выход товаров на азиатские рынки. А это крайне важная платформа для гармонизации нормативных актов. Стенды, представленные в Брюсселе, дают в компактном виде информацию, которую многие специалисты увидят впервые.

СЕРГЕЙ ЧЕРЕШНЕВ
Брюссель

Компактно размещённые стенды представили европарламентариям проекты развития скоростного сообщения в России и Евразии в целом, данные о потенциальном грузообороте двух частей света. Для некоторых государств РЖД приготов-

Эксплуатация

Положительная тенденция

«Брошенных» поездов становится меньше

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЙ ГРУЗОВОБОРОТ КОМПАНИИ ВЫПОЛНЯЕТ НА 2,4% ВЫШЕ ПЛАНА И С ПРИРОСТОМ К ПРОШЛОМУ ГОДУ НА 10,6%.

Такая информация была приведена на прошедшем в понедельник совещании, которое провёл президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин.

В то же время, рассказал начальник Центральной дирекции управления движением Павел Иванов, по состоянию на утро 23 января на сети «брошен» 201 поезд. Это поезд с местным грузом.

Также на стыке Забайкальской и железных дорог Китая стоят 18 транзитных составов, гружёных в основном рудой и лесом.

Причина проста – неприём сопредельной стороной.

На Октябрьской дороге 36 поездов с грузами в порты отставлены от движения, на Дальневосточном их 54. Но наибольшее число отставленных поездов, шедших в порты, скопилось на Северо-Кавказской – 84.

Тем не менее в среднем в сутки выгружается 6,4 тыс. вагонов, что на 4 тыс. больше, чем их загружают. Поэтому количество «брошенных» поездов будет снижаться.

Из трёх основных показателей качества эксплуатационной

работы сеть выполняет только средний вес поезда.

Как отмечали на совещании, участковая скорость и производительность локомотива, наоборот, демонстрируют ухудшение показателей по отношению к январю прошлого года, хотя в сравнении с декабрём и первыми числами нового года есть положительная динамика.

Дирекции управления движением, а также тяги и инфраструктуры, действуя совместно, принимают все меры, чтобы

исправить положение уже до конца января.

Не всё просто и с графиками движения пассажирских поездов. По графику отправляется 97,9% пассажирских поездов, вовремя проследует станции 96,2%, а прибывает вовремя лишь 98,1% поездов.

В январе для Центральной дирекции управления движением одной из основных задач стало планирование летних путевых работ. При их проведении нужно учитывать как пропускную способность сети, так и перевалочные возможности

портов. Поэтому при планировании необходимо тесное взаимодействие с региональными дирекциями инфраструктуры, движения, по ремонту пути.

Только после такого колективного обсуждения, как правило, удаётся эффективно распределить объёмы летних путевых работ по разным направлениям.

Что касается отгрузки щебня, то для предприятий Центральной дирекции по ремонту пути в минувшее воскресенье было

отправлено абсолютно рекордное число вагонов – 1,5 тыс.

По планам Центральной дирекции управления движением график летних путевых работ будет полностью сформирован и утверждён к середине марта.

Между тем по доставке угля предприятиям ЖКХ и энергетики сохраняется положительная динамика. Запасы топлива на электростанциях составляют более 180%.

С 2-процентным перевыполнением идёт завод олимпийских грузов.

ВЛАДИСЛАВ КУКРЕШ



Сотрудники Улан-Баторской дороги ознакомились с опытом обслуживания бесстыкового пути на Восточно-Сибирской магистрали.

«В последнее время на участках нашей дистанции, где бесстыковые пласти, возникли трудности. Поэтому мы решили изучить опыт путейцев ВСЖД, как ближайшей к нам. Тем более что у нас сходный климат», – говорит замначальника Улан-Баторской дистанции пути Жигийдын Уутгандайр.

Монгольских путейцев интересовали особенности содержания «бархатного» пути зимой, а также технология регулировки температурных режимов пласти. Они хотели ознакомиться и с технологией алюмотермной сварки пласти непосредственно в пути и последующей их проверки.

Как рассказал инженер по обучению Улан-Баторской дистанции пути Татьяна Трофимова, двухдневная программа была построена так, чтобы гости могли взять максимум полезного.

Климат в Монголии и Восточной Сибири примерно одинаков

«Сначала провели теоретические занятия. Затем наши коллеги побывали в цехе дефектоскопии», – говорит Татьяна Трофимова.

А последним пунктом насыщенной учебной программы стал выезд на станцию Дивизионная, где находится линейный участок Улан-Бургийской дистанции пути. Здесь гости осмотрели, как ведётся документация на уровне околотка, как работают стационарные лубрикаторы.

По словам замначальника Улан-Бургийской дистанции пути Алексея Мальцева, это уже третья рабочая поездка монгольских путейцев по изучению опыта содержания бесстыкового пути за последние three years.

– Недавно они изучали наш опыт работы на бесстыковых участках летом. Мы готовы и дальше оказывать посильную техническую помощь, – сказал Алексей Мальцев.

СЕРГЕЙ ЗАГАЛЬЦЕВ

Уведомление

ОБЪЯВЛЕНИЕ О ПРОВЕДЕНИИ АУКЦИОНА № 32 ПО ОПРЕДЕЛЕНИЮ ПОКУПАТЕЛЯ И АРЕНДАТОРА НЕДВИЖИМОГО ИМУЩЕСТВА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «РЖДСТРОЙ»

В соответствии со статьями 447–449 ГК РФ ОАО «РЖДстрой» объявляет о проведении аукциона по определению покупателя и арендатора имущества ОАО «РЖДстрой» в форме открытого по составу участников и способу подачи предложений о цене аукциона.

Аукцион состоится 27 февраля 2012 г. в 12 часов 00 минут по московскому времени по адресу: РФ, 105064, г. Москва, ул. Казакова, д. 8, стр. 6.

Организатором аукциона выступает собственник имущества – ОАО «РЖДстрой» в лице Конкурсной комиссии ОАО «РЖДстрой».

Предметом торгов является:

– право на заключение договора купли-продажи имущества ОАО «РЖДстрой»:

Лот	Наименование лота	Начальная цена лота (с учетом НДС), руб.
1	Производственная база (12 объектов недвижимого имущества и земельный участок), расположенная по адресу: Амурская область, Селемджинский район, пгт. Февральск, ул. Советская, д. 5	14 000 000,00

– право на заключение договора аренды недвижимого имущества ОАО «РЖДстрой» на срок 5 (пять) лет:

Лот	Наименование лота	Начальная цена лота (с учетом НДС), руб.
<tbl_info cols

ДЕЛОВАЯ СРЕДА

ОЦЕНКА

Передумали

СОСТАВИТЕЛИ РЕЙТИНГОВ
ОКАЗАЛИСЬ СТРОГИ
К ОПЕРАТОРАМ



Чтобы изменить прогноз, Fitch Ratings ждёт
собрания акционеров

РЕЙТИНГОВОЕ АГЕНТСТВО FITCH RATINGS
ОСТАВИЛО В СПИСКЕ «НЕГАТИВНЫЙ» ДОЛГО-
СРОЧНЫЕ РЕЙТИНГИ ОАО «ТРАНСКОНТЕЙ-
НЕР» И ОАО «ПГК».

В октябре аналитики агентства пообещали, что после продажи акций ПГК негативный статус пересмотрят. Между тем после приобретения 75% ПГК Независимой транспортной компанией у них остались вопросы. Статус «негативный» указывает, что рейтинги ПГК могут испытать на себе воздействие относительной кредитоспособности нового мажоритарного акционера.

Fitch сообщает о необходимости получить разъяснения по новой структуре собственности, кредитоспособности НТК и финансированию приобретения. Агентство планирует завершить рассмотрение вопроса после общего собрания акционеров, которое назначено на 10 февраля 2012 года. Fitch полагает, что сохранение присутствия РЖД в качестве акционера (с 25% плюс одной акцией) может обеспечить ПГК определённый уровень независимости в плане кредитоспособности, что может подтвердить рейтинг. Ликвидность у ПГК является адекватной и поддерживается денежными средствами в размере 10,5 млрд руб. и неиспользованными безотзывными кредитными линиями в размере 7 млрд руб. (со сроком погашения в 2012 году).

ТАТЬЯНА МАКСИМОВА

РАЗМЕЩЕНИЕ

Взаймы у банка

СБЕРБАНК КУПИЛ ОБЛИГАЦИИ «АЭРОЭКСПРЕССА»



ОПЕРАТОР ПРИГОРОДНЫХ ПОЕЗДОВ
ООО «АЭРОЭКСПРЕСС» – ДОЧЕРНЕЕ
ПРЕДПРИЯТИЕ ОАО «РЖД» – РАЗМЕ-
СТИЛ ОБЛИГАЦИИ СЕРИИ 01 НА 3,5
МЛРД РУБ. СО СТАВКОЙ ПЕРВОГО КУ-
ПОНА 11% ГОДОВЫХ. СБЕРБАНК УЖЕ
ПРИОБРЁЛ ЧУТЬ БОЛЕЕ ТРЕТИ ОБЪЕМА
ЭМИССИИ.

«Первым покупателем наших облигаций стал Сбербанк РФ, который принял участие в ходе первичного размещения облигаций общей стоимостью 1,225 млрд руб. Номинальный объём выпуска облигаций составляет 3,5 млрд руб., таким образом, Сбербанк стал владельцем 35% объёма эмиссии», – отметила пресс-секретарь ООО «Аэроэкспресс» Надежда Доржиева.

В досье

Как сообщили в ООО «Аэроэкспресс», ориентир ставки купона составлял 10,5–11% годовых, что соответствует доходности к погашению 10,78–11,3% годовых. По выпуску предусмотрена выплата полугодовых купонов. Процентные ставки со второго по десятый купон установлены разными ставками первого купона. Выпуск облигаций первой серии включает 3,5 млн ценных бумаг номиналом 1 тыс. руб. Облигации размещены по открытой подписке. По выпуску предусмотрена возможность досрочного погашения облигаций по усмотрению эмитента и требованию владельцев.

Для общего дела

ПОЛУВАГОНЫ ВЕРНУЛИСЬ ИЗ АРЕНДЫ



ОАО «ВТОРАЯ ГРУЗОВАЯ КОМПАНИЯ» ПРАКТИЧЕСКИ ПОЛНОСТЬЮ ВЫВЕЛО ПАРК ПОЛУВАГОНОВ ИЗ АРЕНДЫ ОАО «ПЕРВАЯ ГРУЗОВАЯ КОМПАНИЯ» И ПЕРЕДАЛО ИХ В УПРАВЛЕНИЕ ОАО «РЖД».

По информации коммерческого директора московского представительства ВГК Алексея Исакова, компания возвратила 44,9 тыс. из 45 тыс. полуваагонов. Позапятый вывод подвижного состава из аренды ПГК и её дочерней компании «ПГК Лизинг» начался ещё в четвёртом квартале 2011 года. Вагоны передавались в управление ОАО «РЖД» в соответствии с ноябрьским решением правительства для решения проблем вывоза грузов по железной дороге. Напомним, что в соответствии с этим решением РЖД передавались в управление более 200 тыс. полуваагонов ПГК (до её приватизации) и ВГК, из которых Второй грузовой компании принадлежат 135 тыс. Эти вагоны должны передаваться грузоотправителям по регулируемым тарифам. По сообщению ОАО «РЖД», эти тарифы должны быть утверждены правлением компании и опубликованы в феврале 2012 года. Порядок расчёта тарифов и правила их применения были утверждены приказом Федеральной службы по тарифам в декабре 2011 года.

Начальник департамента по работе с предприятиями угольной и металлургии

У ПГК нет срочной необходимости компенсировать возвращённые ВГК вагоны

ческой отрасли ОАО «ПГК» Андрей Исаев пояснил «Гудку», что у компании нет необходимости срочно компенсировать выведенные из аренды вагоны. «Полувагоны, которые ВГК забрала на баланс, работали в рамках агентской схемы и продолжили работать в этом качестве», – отметил он.

По словам Андрея Исаева, у ПГК остался собственный парк полуваагонов в количестве 82,5 тыс. единиц. «В соответствии с инвестиционной программой на 2012 год

компания намерена приобрести порядка 15,5 тыс. полуваагонов, которыми частично будет компенсировать выбывающий парк. Кроме того, есть планы по аренде полуваагонов, но всё будет зависеть от условий. Текущие предложения нас не устраивают по причине завышенных ставок», – добавил представитель ПГК.

В пресс-службе ОАО «ВГК» «Гудку» сообщили, что полуваагоны компании также находились в аренде у компаний «Транснабом», «Нефтетранссервис», «Транспортный актив», «Русагротранс» и «ТрансЛес».

Генеральный директор «ТрансЛеса» Сергей Кривов отметил, что у компании в аренде находилось около 3 тыс. полуваагонов ВГК, которые в настоящее время возвращаются собственнику. По его сло-

Полувагоны Второй грузовой вернулись
собственнику и влились
в консолидированный парк

вам, для компенсации переданных вагонов компания «будет искать альтернативу». Комментарий остальных компаний «Гудку» получить не удалось.

Наряду с возвращением полуваагонов из аренды ВГК активно ведёт обновление подвижного состава. В соответствии с ранее

Справка «Гудка»

При расчёте платы за использование привлечённых вагонов будут использоваться следующие эксплуатационные показатели: среднее время, необходимое для выполнения начально-конечных операций, среднее время нахождения вагона в ремонте, расчётное тарифное расстояние перевозки, средняя скорость продвижения вагона, коэффициент порожнего пробега и другие показатели.

заключёнными договорённостями в 2011 году НПК «Уралвагонзавод» (УВЗ) поставил Второй грузовой 1750 полуваагонов модели 12-132, предназначенных для перевозки массовых неагрессивных насыпных непылевидных, навалочных, штабельных и штучных грузов, не требующих защиты от атмосферных осадков. В ноябре ВГК получила партию из 966 полуваагонов, а в декабре – 784 полуваагона.

Денис Виксне



Для тех,
кто думает,
понимает
и решает



ПУЛЬТ
УПРАВЛЕНИЯ

ЖУРНАЛ ДЛЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Теперь и на iPad

реклама

Взаимодействие

Сообщить заранее

ТАМОЖНЯ И РЖД ОРГАНИЗУЮТ ЭЛЕКТРОННЫЙ ДОКУМЕНТООБОРОТ

Дмитрий Некрасов,
начальник
Главного
управления
организации
таможенного
оформления
и таможенного
контроля ФТС



ФОТО: ФТС



Информация о грузе придёт раньше, чем он появится на пункте пропуска

Участники внешнеэкономической деятельности на протяжении длительного времени ждут, когда же на российских таможенных постах будет организован электронный документооборот. На железнодорожных пунктах пропуска эта деятельность уже активно ведётся.

— В октябре 2011 года ФТС России и ОАО «РЖД» договорились об электронном взаимодействии при совершении таможенных операций. Как идёт сотрудничество?

— Между таможенными органами и подразделениями ОАО «РЖД» организовано представление предварительной информации в электронном виде.

В настоящее время есть возможность предоставить предварительную информацию о товарах, перевозимых железнодорожным транспортом, через портал ФТС России «Электронное представление сведений». С начала 2011 года российскими таможенными органами получено более 63 тыс. сообщений с предварительной информацией о товарах, перемещаемых железнодорожным транспортом, более 37 тыс. из которых было использовано при прибытии товаров на таможенную территорию Таможенного союза. За аналогичный период 2010 года российскими таможенными органами получено около 39 тыс. сообщений с предварительной информацией, 13 тыс. из которых было использовано в местах прибытия товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом.

Динамика увеличения количества получаемых и используемых таможенными органами сообщений с предварительной информацией свидетельствует о развитии системы предварительного информирования. А также о признании участниками внешнеэкономической деятельности её эффективности, поскольку она способствует сокращению времени совершения таможенных операций в местах прибытия товаров и транспортных средств.

— Планируется ли распространить электронный документооборот между предприятиями железнодорожного транспорта и таможенными органами на все пункты пропуска?

— Программное обеспечение, установленное в большинстве железнодорожных пунктов пропуска, позволяет получать и использовать предварительную информацию. Полная реализация договорённостей между ОАО «РЖД» и ФТС даст возможность внедрить и технологию электронного документооборота на этих пунктах. Это должно произойти к концу 2013 года. План основных мероприятий по организации электронного взаимодействия между ФТС России и ОАО «РЖД» был утверждён в октябре 2011 года.

— Какие этапы необходимо пройти таможенным органам и ОАО «РЖД», чтобы внедрить электронный документооборот?

— В ФТС России создана постоянно действующая рабочая группа, в состав которой входят представители ведомства, ОАО «РЖД», а также региональных таможенных управлений.

Мероприятия плана можно разделить на две основные составляющие: внедрение электронного документооборота при прибытии товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом, а также при их убытии с таможенной территории Таможенного союза. Прибытие и убытие товаров также можно детализировать, исходя из существующих таможенных операций и процедур, таких как регистрация, помещение под таможенную процедуру таможенного транзита, а также её завершение, помещение товаров на временное хранение, оформление временного ввоза/вывоза транспортных средств международной перевозки.

Участники внешнеэкономической деятельности признают предварительное информирование эффективным

На первоначальном этапе планируется обеспечить представление документов и сведений в электронном виде при убытии товаров, вывозимых с таможенной территории Таможенного союза. Для этого уже в настоящее время структурными подразделениями ФТС и РЖД готовятся соответствующие проекты законодательных и нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти. Также планируется обсудить предложения региональных таможенных управлений по объектам пилотной зоны, на площадках которых будет апробироваться технология электронного документооборота.

После подготовки нормативных актов, их издания, дополнения альбома форматов электронных документов, модернизации программных средств, а также апробации технологии электронного документооборота на объектах пилотной зоны при убытке товаров, вывозимых с таможенной территории Таможенного союза, планируется организация электронного документооборота при прибытии товаров, вывозимых железнодорожным транспортом.

— Планируется ли оснащать железнодорожные пункты пропуска современным сканирующим оборудованием?

— ФТС направила свои предложения в Росграницу по оснащению инспекционно-досмотровыми комплексами (ИДК) железнодорожных пунктов пропуска. Предложено строительство четырёх ИДК в железнодорожных пунктах пропуска в зоне деятельности Дальневосточного и Сибирского таможенных управлений.

— С недавнего времени функции ветеринарного и фитосанитарного контроля переданы ФТС. Хватает ли у ФТС ресурсов и возможностей для обеспечения этих видов деятельности?

— Разумеется, выполнение иных видов контроля существенно увеличило нагрузку на таможенные о

рганы. Особенно учитывая, что штатная численность таможенных органов не увеличилась. Всё это существенно усложняет работу автомобильных пунктов пропуска, большинство из которых работают со значительным превышением их проектной способности. Отмечу, что для проведения контроля в железнодорожных пунктах пропуска таможенным органам хватает ресурсов и возможностей. В настоящее время в правительстве прорабатывается вопрос о выделении ФТС дополнительной штатной численности.

— В связи с развитием международного скоростного пассажирского сообщения меняется технология таможенного контроля в поездах. Планируется ли распространять её на перспективные международные маршруты?

— Технология проведения таможенного и пограничного контроля в скоростных пассажирских поездах изучается для возможного распространения на другие рейсы, в частности Москва – Донецк, Москва – Харьков.

Беседовал Денис Виксне

ДЕБЮТ

Лизинг с амбициями

На отечественном вагонном рынке появится японский инвестор



ФОТО: ОУЗИЛ/КАЗАКОВ

Новая компания будет предлагать в лизинг полувагоны

вагоностроительного завода). По словам господина Янакова, стороны планируют вывести СП в число крупнейших игроков рынка операционного лизинга в России.

Кроме того, в Mitsui & Co рассчитывают, что совместное с ИСТ предприятие будет способствовать реализации инфраструктурных проектов и развитию бизнеса компании в сфере логистической инфраструктуры. В частности, Mitsui планирует развивать бизнес, связанный с перевозками машин японских автомобилестроительных компаний, работающих в России.

Новое лизинговое СП будет способствовать увеличению вагонного парка в России в условиях его дефицита, говорит аналитик независимого агентства «Инвесткафе» Кирилл Маркин. «А это подстегнёт в первую очередь развитие российского рынка железнодорожных грузоперевозок. Ведь на текущий момент наблюдается серьёзная нехватка вагонов. А с учётом необходимого обновления и расширения пропускных способностей инфраструктуры дефицит будет только увеличиваться», – поясняет он.

В то же время, учитывая озвученные Mitsui & Co планы по развитию своего бизнеса в России, логично предположить, что японской стороне сотрудничество с российской группой особенно выгодно. С этим соглашается и начальник аналитического отдела ИК «Энергокапитал» Александр Игнатюк. «Фактически ИСТ предоставит Mitsui входной билет на российский рынок и рынок СНГ», – полагает эксперт.

МАРГАРИТА МЕНЬШАКОВА

Достижения

Год без убытков

ЮКЖД улучшила финансовые показатели



ЮКЖД преодолела убытки, в том числе благодаря качественному обслуживанию подвижного состава

на реализации корпоративной стратегии. И, наконец, обеспечить экономически обоснованные отношения с государством в сферах развития инфраструктуры, оказания социально значимых услуг, тарифного регулирования.

Начальник службы международных связей и взаимодействия с административными органами Андрей Мокроусов рассказал «Гудку» о том, что согласно проекту бизнес-плана в 2012 году доходы от основной деятельности должны составить 1,3 млрд руб. (106% от прогноза текущего года), рас-

Сотрудничество

От границы до порта

Создана российско-латвийская логистическая компания

Совет директоров ОАО «РЖД Логистика» («дочь» ОАО «РЖД») одобрил участие компании в создании совместного российско-латвийского предприятия – акционерного общества Euro Rail Trans.

Партнёром компании выступило ООО Trantrade Riga (Латвия). Предполагается, что «РЖД Логистика» будет владельцем 51% акций Euro Rail Trans.

Как сообщил «Гудку» исполнительный директор Trantrade Riga Роландс Городецкис, компания Euro Rail Trans планирует начать работу в середине первого квартала 2012 года. По его словам, сейчас идёт подготовительный этап, включающий регистрационные мероприятия, организацию офиса, получение всех необходимых лицензий и сертификатов.

«РЖД Логистика» и Trantrade Riga имеют все возможности грамотно управлять этим бизнесом. Поэтому услуги компании Euro Rail Trans будут востребованы на рынке. В результате чего новая компания поможет улучшить работу грузоотправителей», – добавил г-н Городецкис.

Euro Rail Trans будет осуществлять доставку грузов от по-границе-переходов Россия – Латвия до латвийских портовых терминалов.



«Из всех грузов, транспортируемых по железной дороге в Латвии, около 95–98% составляют международные перевозки, в основном в направлении из России и Белоруссии в латвийские порты Ригу, Вентспилс и Лиепаю, чётко ориентированные на обслуживание экспортных и транзитных грузов», – говорится в официальном сообщении ОАО «РЖД Логистика».

Стремление российской компании выйти на европейский рынок мультимодальных перевозок агентства «Гудок» генеральный директор ОАО «РЖД Логистика» Павел Соколов.

По его словам, одним из приоритетных направлений для

– Теперь мы можем предложить грузоотправителям единий сервис по доставке грузов транзитом по территории Латвии с множеством транспортных решений в морском и сухопутном сообщении».

Основные виды грузов – нефтепродукты, уголь, химические и минеральные удобрения.

Как заявлено в официальном сообщении «РЖД Логистики», потенциальные клиенты нового оператора – крупнейшие экспедиторы и грузовладельцы России.

«Компания «РЖД Логистика» управляет цепочками поставок, а любая цепочка поставок, тем более находящаяся в международном транспортном коридоре, должна быть эффективной. Объединение сил и опыта европейских и российских логистов поможет сделать этот маршрут эффективным и понизит издержки грузоотправителей», – полагает президент Евро-Азиатской логистической ассоциации Николай Титохин.

НАТАЛЬЯ РЕШЕТНИК

Компания Trantrade Riga начала свою деятельность в 2001 году. Собственники компании – Trantrade (78,5%) и Stardust Management (21,5%). Основная деятельность компании – предоставление широкого спектра услуг в сфере международных мультимодальных перевозок.

Тенденция

Замещение экспортом

На фоне падения спроса на лес на внутреннем рынке

стоит ждать роста перевозок за рубеж

Российские лесопромышленники переживают не лучшие времена. Спрос на лесоматериалы падает. Этот факт, а также исчезновение инвентарного парка неизбежно ведут к снижению объемов транспортировки леса по железной дороге.

По данным Центра фирменного транспортного обслуживания, в 2011 году по грузка лесных грузов по сети ОАО «РЖД» составила 40,6 млн тонн, что на 2% ниже 2010 года. Наибольший объем лесных грузов погружен на Восточно-Сибирской дороге – 10,7 млн тонн (26,4% от общего объема погрузки), Северной дороге – 8,6 млн тонн (21,2%), Дальневосточной – 4,6 млн тонн (11,2%), Октябрьской – 4,5 млн тонн (11,0%), Красноярской – 3,7 млн тонн (9,0%), Горьковской – 3,6 млн тонн (9,0%). А вот на Свердловской дороге отмечено снижение до 2,2 млн тонн (-17,9% к 2010 году).

«В 2011 году основной объем лесных грузов шёл на экспорт, причём это был круглый лес, экспортируемый через сухопутные пограничные переходы», – рассказал «Гудку» руководитель отдела исследований грузовых перевозок ИПМ Игорь Курочкин, отметив, что с марта месяца прошлого года неуклонно снижались объемы погрузки. «В большей степени падение коснулось внутреннего рынка», – добавил г-н Курочкин.

Принимают такого снижения аналитики называют исчезновение «дешёвого» инвентарного парка, готового ехать в отдалённые регионы страны за погонными отправками, снижение объемов производства в лесной отрасли России, а также падение спроса на лесопродукцию в странах СНГ.

По прогнозам Игоря Курочкина, в 2012 году вряд ли можно ожидать существенного роста погрузки, в лучшем случае рост будет близким к нулю. Однако и глобального ухода грузов на автотранспорт не будет по причине отсутствия до-



Фото: Илья Альберт

По прогнозам экспертов, небольшие лесозаготовители снизят объемы поставок

рог в регионах заготовок леса. «Скорее всего, в 2012 году автотранспорт будет больше задействован при перевозках небольших партий круглого леса на опорные станции, с которых в дальнейшем будет отправляться по железной дороге. Поэтому в 2012 году часть небольших лесозаготовителей снизят объемы погрузки, но вырастет доля групповых отправок», – уверен эксперт.

По подсчетам аналитика ИФК «Солид» Елены Юшковой, в 2012 году объемы перевозок леса и лесоматериалов могут снизиться на 5–7% в среднем по стране.

Тем не менее генеральный директор компании «ТрансЛес» Сергей Кривов не склонен к излишнему пессимизму. «Год будет более сложный, чем прошлый. Падение спроса уже происходит, хотя есть надежда, что ситуация может измениться к лучшему. В этих условиях планируется рост перевозок не приходится. Наш вагонный парк задействован полностью, и увеличение погрузки возможно только при условии сохранения спроса и увеличения оборачиваемости вагонов по сети», – сказал «Гудку» г-н Кривов.

Однако в прогнозе компании на текущий год всё же заложен небольшой рост

погрузки. Впрочем, и участники рынка, и эксперты сходятся во мнении, что при общем снижении объемов перевозки лесных грузов произойдет перераспределение перевозимого леса и лесоматериалов по направлениям транспортировки.

«В 2012 году основным рынком сбыта лесных грузов будут азиатские рынки, отправки на европейские рынки снизятся, упадёт и отгрузка леса в Иран по причине политической нестабильности», – прогнозирует Игорь Курочкин. К слову, у того же «ТрансЛеса» перевозки в Китай составляют более половины от общего объема.

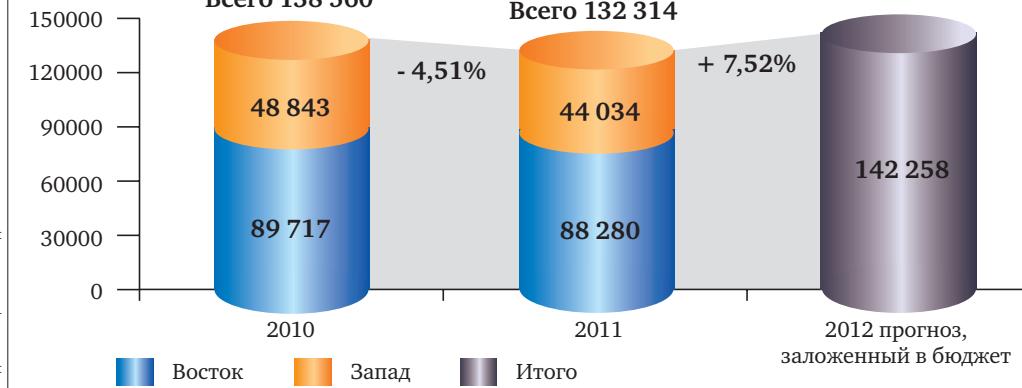
Галия Шакирова

В досье

Погрузка леса на сети РЖД в 2011 году



Объем перевозок ООО «ТрансЛес», тонн



по данным ООО «ТрансЛес»

Конкуренция

Поставки под вопросом

УКРАИНСКАЯ ПОГОДА НА РУКУ РОССИЙСКИМ ЭКСПОРТЕРАМ ЗЕРНА



Украинское зерно могут сделать невывездным

рекордный объем. Так, 1 июля прошлого года правительство страны ввело пошлины на экспорт зерновых. Ставка на пшеницу была установлена в размере 9% от цены (но не менее 17 евро за тонну), на кукурузу – 12% (но не менее 20 евро за тонну), на ячмень – 14%, но не менее 23 евро за тонну. В результате к концу сентября вывоз зерна с Украины упал вдвое. По стране прокатилась волна акций протеста со

стороны фермеров. Пошлины были отменены.

На настоящий момент Украина активно отправляет новый урожай иностранным покупателям. По состоянию на 4 января с начала 2011/2012 маркетингового года было экспортировано 9,65 млн тонн зерновых (из них более 2,3 млн тонн пшеницы), что на 2,86 млн тонн превысило прошлогодний показатель.

По данным аналитика ТКБ Капиталъ Александра Ковалева, запасы пшеницы в прошлом году на Украине выросли до максимума с 1996 года, и если потери, пусть и существенные, ограничиваются озимыми, то острой необходимости в жестких мерах по обеспечению доступности пшеницы на внутреннем рынке у Украины действительно не возникнет.

«Но, с запретом или без, экспорт пшеницы с Украины в любом случае упадёт с прошлогодних 7 млн тонн до 3–3,5 млн тонн в нынешнем году. Если же летом погода преподнесёт неожиданные сюрпризы, то экспорт может быть и вовсе минимальным», – полагает эксперт.

Эксперт Финансового дома «Солид» Эльвира Малахова, в свою очередь, отмечает, что из-за дефицита вагонов (а он составляет 70%) Украина даже не сможет выполнить планы по маркетинговому году. По ожиданиям украинских экспертов, экспорт зерна до конца июня не превысит 12 млн тонн против 26 млн тонн, прогнозируемых в начале 2011 года.

Российским фермерам это будет горько.

«Если Украина всё-таки объявит об ограничении экспорта, то традиционные покупатели российского и украинского зерна, а это страны Средиземноморья, переключаются на российские поставки», – уверен вице-президент Российского зернового союза Александр Корбут.

Г-н Корбут напомнил, что во многом благодаря тому, что этим летом вывоз зерновых с Украины ограничивался пошлиной, Россия удалось по итогам первого полугодия 2011/12 маркетингового

года (июль – январь) экспортовать рекордный объем.

К 12 января 2012 года Россия экспорттировала 18,6 млн тонн зерновых. Это позволило стране вернуть место в числе лидеров, потерянное в прошлом году из-за введения моратория на вывоз зерна.

Александр Ковалев считает, что если Украина, которая является одним из сильнейших участников зернового рынка, выпадет из игры, то Россия не только укрепит позиции на традиционных рынках сбыта, но и получит лучшую цену. Российский зерновой союз ожидает роста цен на зерно уже весной 2012 года.

В целом российский экспорт может превысить 25 млн тонн. По ожиданиям Минсельхоза, снижение объемов производства не ожидается, никаких рисков по яровому и озимому посеву не прогнозируется.

«Под урожай 2012 года будут засеяны 16,1 млн га, валовой сбор озимых зерновых ожидается на уровне до 40 млн тонн.

В целом разрыв по поставкам будет чуть меньше чем в пользу России, если украинский экспорт действительно не превысит 12 млн тонн к концу июня», – прогнозирует г-жа Малахова.

Галия Шакирова

Сезон

Обеспечили топливом

ПГК помогла сибирским аэропортам справиться с пассажиропотоком

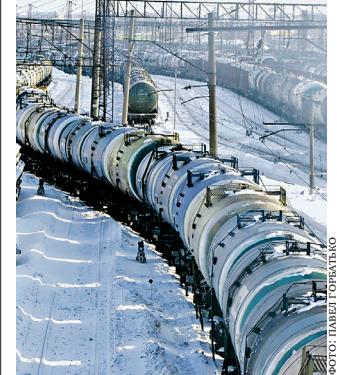
В преддверии новогодних каникул Красноярский филиал

Первой грузовой компании (ПГК)

перевёз более 18 тыс.

тонн авиатоплива для международных аэропортов Емельяново (Красноярск) и Толмачёво (Новосибирск).

Это позволило воздушным гаваням безболезненно справиться с традиционным сезонным пиком авиаперевозок.



Новый, 2012 год для аэропортов Красноярска и Новосибирска начался с резкого роста пассажиропотока.

«Обычно высокий пассажиропоток наблюдается в первую неделю нового года. Активность перевозок сохранилась и в последующие дни. За 15 дней нового года новосибирский аэропорт обслужил 600 рейсов (рост к 2010-му – 18,6%), – сообщает пресс-служба аэропорта Толмачёво (Новосибирск).

Количество «новогодних» туристов из Красноярска также увеличилось, сразу в 4 раза.

По данным таможенного поста, в аэропорту Емельяново с 1 по 12 января 2012 года за границу вылетели 17646 человек. За аналогичный период 2011 года – 4263 человека.

Если бы не поставленный на склады аэропортов дополнитель-

Галия Шакирова

Вопрос дня?

Ожидаете ли вы значительного замедления развития мировой экономики? Как, по вашему мнению, это отразится на российской экономике?

Сергей Старых, заместитель начальника департамента экономической конъюнктуры и стратегического развития ОАО «РЖД»:

– Ситуация в мировой экономике с августа 2011 года ухудшается. Основными фундаментальными факторами глобальной финансово-экономической дестабилизации стали усугубление долгового кризиса в еврозоне, высокий уровень государственного долга в США и замедление темпов экономического роста в Китае. Негативные процессы в мировой экономике оказывают влияние на экономику России, в которой формируются тенденции, аналогичные имевшим место в период кризиса 2008–2009 годов. Увеличился отток капитала за рубеж. По оценке Банка России, в 2011 году отток капитала превысил \$84 млрд.

Доступность кредитных ресурсов на международных рынках капитала для российских заемщиков сокращается. При этом увеличиваются объемы заимствований на внутреннем рынке. Таким образом, возрастает риск повышения процентных ставок по кредитам, что, безусловно, отрицательно повлияет на деловую активность и инвестиционный климат в стране.

Я разделяю пессимистические прогнозы развития мировой экономики в текущем году. Если сохранится пусть небольшой, но рост, это уже позитивно. В случае рецессии последствия для глобальной экономики будут серьезными. Российская экономика зависит от мировой конъюнктуры, в первую очередь от цен на нефть. Значительная часть государственного бюджета Российской Федерации формируется за счет нефтяных доходов. В случае их сокращения с высокой вероятностью бюджетный дефицит будет возрастать. А это, в свою очередь, может привести к сокращению государственных расходов, в том числе на инфраструктуру.

Павел Честнов, специалист первой категории отдела комплексного анализа производственно-экономической деятельности департамента планирования и бюджетирования ОАО «РЖД»:

– Россия зависит от трех крупных экономик мира – США, Китая и еврозоны. Европа является нашим основным партнером как по импорту, так и по экспортам. А в связи с тем, что главными факторами риска в Европе остаются бюджетные дефициты и долгники, сдерживающие экономическую активность, это вынуждает страны еврозоны сокращать объемы заемных средств и реализовывать меры фискального ужесточения.

Данные меры приведут к снижению спроса на тарифы и замедлению экономического роста Китая. И, соответственно, наша экспортная выручка начнет сокращаться в связи с сокращением потребления энергоресурсов, что, в свою очередь, ослабит курс рубля и приведет к оттоку капитала. Однако пока сохраняется напряженность на Ближнем Востоке и цены на нефть находятся на приемлемом уровне, Россия может поддерживать статус-кво.

Александр Хатыянов, заместитель начальника департамента маркетинга грузовых перевозок и тарифной политики ОАО «РЖД»:

– Изменения в мировой экономике, несомненно, отразятся и на российской экономике, поскольку наша страна интегрирована в мировое сообщество. И такие изменения, очевидно, в ближайшее время должны происходить, поскольку сформировавшаяся на сегодня финансовая модель в какой-то мере начинает себя изживать. Должны появиться новые финансовые инструменты и новые подходы к размещению производств по странам и регионам.

Ноу-хау

Изобретённый изобретатель

СЫН СОЗДАТЕЛЯ ПУТЕВОЙ ТЕХНИКИ ОКАЗАЛСЯ САМЫМ УДАЧНЫМ ЕГО ТВОРЕНИЕМ

Съёмный дизельный гайковёрт – СДГ Матвиенко – известен любому путейцу. Но мало кто знает, что настоящая фамилия изобретателя – Матвеенко, живёт он в Молдавии и является сыном не менее известного изобретателя Дмитрия Матвеенко.

– Михаил Дмитриевич, почему говорят и пишут именно так – Матвиенко? Ведь в вашей фамилии, как я понимаю, два «и», причём ударение падает на первое?

– Верно, по паспорту я Матвеенко. От имени Матвей. А откуда взялось «и» – поинтересуйтесь, например, у председателя Совета Федерации Валентины Матвиенко. Матвиенко – более известная фамилия. Футболист Матвиенко. Композитор Матвиенко. Вот и меня, и моего отца, и мой гайковёрт постоянно так называют, хотя это неправильно.

– Что из путевой техники изобрели вы, а что – ваш отец? Как вы делили между собой авторские права, гонорары и славу?

– Наиболее известные изобретения отца – путеизмерительная тележка, путевой гидравлический домкрат ДГ-8 и моторно-гидравлический рихтовщик типа РГУ. Все они широко использовались на сети дорог, а некоторые применяются до сих пор.

Появление нашего первого гайковёрта-автомата ШПМ-02/МГ, несомненно, было событием. Восторженные отзывы, публикации в прессе. Причём все славы доставались Дмитрию Дмитриевичу, а Матвеенко-сын упоминался как-то вскользь. Помни, читало очередную статью: особенно удачно получился у Дмитрия Матвеенко рабочий орган – гайковёрт трёхшиндельный. А обо мне ни слова. Показываю статью отцу и с обидой говорю: «Что же это такое? Вот авторское свидетельство на гайковёрт трёхшиндельный, где я – единственный автор». И задаю прямой вопрос: «Кто изобрёл гайковёрт трёхшиндельный?» Он невозмутимо отвечает: «Конечно, ты. Но тебя-то изобрёл я. Ты мой со всеми твоими изобретениями и авторскими свидетельствами».

С тех пор вопрос авторства для меня перестал существовать. Поэтому о своих изобретениях скажу так: находясь в собственности безгранично любимого мною отца, я создал съёмный дизельный гайковёрт СДГ-05, гайковёрт-автомат ГВР-01 для разборки старогодной рельсопальпальной решётки, циклический гайковёрт-автомат ЦГМ-1 для



Михаил Дмитриевич пошёл по стопам отца – автора многих технических новинок...



...но и Дмитрий Дмитриевич был не первым изобретателем в семье Матвеенко

доставки до рабочего состояния. Это установщик монорегулятора АРС при сборке решётки на базах ПМС. «Гудок» писал про него, когда велись пусконаладочные работы. Тогда были проблемы, которые мы вместе с работниками ПМС-111 Северной дороги успешно решили. Машина работает как часы уже второй год, заменяя ручной труд шести человек. Сейчас она продолжает сотрудничать с путевыми северянами. Очень надеюсь внедрить на СЖД остальные три машины: корректировщика эпюры шпал, установщика монорегулятора АРС при смене плетей и машину по его демонтажу. А когда появляются какие-то новые идеи, решительно их отбираю. Все силы – на завершение начатого.

– Как и чем живёт сейчас Михаил Матвеенко? Ведь, как говорится, не изобретательством единим...

– Сейчас Матвеенко-человек никак не может смириться с невосполнимой утратой – в прошлом году умер отец. Иогда мысленно или наяву задаю привычный вопрос: «Дмитрий Дмитриевич! Как думаешь, что если сделать вот так?» А ответа, как вы понимаете, нет.

Не изобретательством единим – это не про меня. Несколько лет назад побывал я у одной очень крутой гадалки. Глянула она на карты и говорит: «Вижу одни дороги, сплошные хлопоты и много каких-то больших железок. А вот простая человеческая жизнь прошла мимо тебя».

Но я оказался заботливым отцом – есть у меня замечательная дочь. По всем признакам – будущая продолжательница династии. Судите сами: в пятилетнем возрасте любимая игрушка – молоток, любимые занятия – строительство домиков, демонтаж движущихся игрушек. А по

характеру – вылитый Дмитрий Дмитриевич. Сейчас ей 23, в прошлом году окончила московский вуз по специальности «инженер-архитектор». В поисках работы она составила свою резюме:

диплом школьных олимпиад, студий дизайна и рекламы, владение языками и компьютером... И разместила это в Интернете по России. Пришло несколько скромных предложений. Тогда она отправила резюме в престижный европейский университет и была принята. А недавно ей выделили грант на бесплатное обучение и серёзное по нашим меркам денежное содержание.

Так что я вслед за моним отцом могу повторить: лучшее мое изобретение – это моя дочь.

Беседовал
Николай Порецкий

сборки решётки, многооперационный станок для прогонки разъёбы гаек и болтов типа КБ, установщик монорегуляторов АРС и т. д.

С дележом гонораров больших проблем у нас с отцом не было: делить было практически нечего. И славу не делили – она у нас общая.

– Откуда в вашей семье страсть к техническому творчеству?

– Прадед по отцовской линии был путевым обходчиком, а в быту – кузнецом-виртуозом. Дед – котельщиком в паровозном депо. Однажды прадеду с дедом местный предприниматель заказал котёл для варки мыла. Диаметром около двух метров, конической формы, из толстого стального листа с крышками, трубопроводами... Сложная по тем временам конструкция. Условия изготовления – наковальня под навесом в огороде. Без электросварки, без станков. Когда они закончили, заказчик был потрясён и заплатил двойную цену. Котёл с отшлифованными медными обручами и заклёпками, жёлтыми латунными кранами выглядел изумительно.

12-летним подростком отец пошёл к хозяину жестяной мастерской в ученики, а через пять лет поступил в ремесленное училище. Выпускникам предложили изготовить изделие, которое показало бы уровень их мастерства. Дмитрий Дмитриевич сде-

лал точную копию значка этого училища в масштабе 1 к 20. Значок получился очень красивый, в несколько цветов, покрытый эмалью. В дипломной комиссии рассмеялись: «Скажи, где ты его купил?» Тогда автор отвернулся несколько винтов, снял заднюю крышку, и все поняли, что это ручная работа. Значок установили в вестибюле училища.

– А как вы сами пришли к изобретательству?

– Моя любимая игрушка в пятилетнем возрасте – молоток. Любимое занятие – заколачивание в землю гвоздей. Сколько себя помню – я постоянно что-то мастерил, моделировал. В 15 лет пошёл в ученики к отцу, работавшему слесарем в Бендерской дистанции пути. После МИИТА снова пришёл к отцу – уже в экспериментальный цех при Кишинёвской дистанции.

В то время большой проблемой было закрепление плетей бесстыкового пути с использованием скреплений типа КБ. Дмитрий Дмитриевич уже заканчивал ручной инерционный гайковёрт. Я подключился к испытаниям, доводкам, но все идеи исходили от отца. Через три года состоялись итоговые испытания. На совещании в МПС нас поблагодарили, но сказали, что проблему одними ручными гайковёртами не решить. Нужна машина-автомат. Когда мы вернулись в Кишинёв, отец сказал: «Я, неграмотный слесарь с четырьмя классами образования, учил тебя 15 лет и

три года. Ручной моторный гайковёрт – это мой потолок. Ты инженер по специальности «автоматика и телемеханика». Теперь слово за тобой».

Свой слово я сказал уже месяц спустя через три, перелопатив все отечественные и зарубежные патенты по этой теме. Как-то неожиданно блеснула идея непрерывного принципа действия рабочего органа. Тут же сообщил её отцу. Он внимательно выслушал и говорит: «Чтобы проверить то, что ты предлагаешь,

Через месяц в дистанцию пути прислали оцинкованный финский ангар площадью 300 кв. м, три новых металлорежущих станка, грузовой автомобиль «Москвич», путеремонтную «летучку». Вдобавок повышенные оклады рабочим и финансирование... А вскоре на подмогу прибыла целая бригада конструкторов из ПТКБ ЦП (Проектно-технологическое конструкторское бюро по пути и путевым машинам. – Ред.). Через год был готов первый об-

конструировать путевую технику?

– Жить за счёт этого нормальный человек не может. Мне удавалось до сих пор выживать, поскольку на крыло я встал ещё в советское время, за широкой спиной Дмитрия Дмитриевича, накопил огромный опыт практической работы. Но за последние три года я доизобретался до того, что пришлось влезть в огромные долги. Заложил экспериментальный цех и квартиру за кредит в банке, чтобы хоть частично по-

За годы я доизобретался до того, что пришлось влезть в долги. Заложил экспериментальный цех и квартиру

нужно сделать действующий макет рабочего органа. А это – полгода работы и, очень может быть, пять минут разочарования. Но что-то в этом есть. Будем пробовать.

Всю зиму в небольшой мастерской мы «лепили» рабочий орган гайковёрта. Но теперь все технические решения исходили уже от меня. Отец беспощадно критиковал, но помогал во всём. К весне макет был готов. Тут было всё – механика, электрика, пневматика, гидравлика... Он обеспечивал отвёртывание, завинчивание и смазку гаек со скоростью 400 м/ч. Потом – комиссия департамента, к нам вопрос: «Что вам нужно, чтобы сделать рабочий орган работоспособным и увеличить его производительность вдвое?»

разец путевого моторного гайковёрта ШПМ-02/МГ.

– Много ли в стране таких же изобретателей-одиночек?

– Сейчас действующих изобретателей путевой техники нет. Я, видимо, последний. Радикально изменилась среда – они просто не могут подняться. А раньше в них была острая потребность. Ведь в послевоенные годы в путевом хозяйстве многие работы выполнялись вручную. Но на местах находились умные головы и умелые руки. Тех, кто находил удачные решения, власть начинала поддерживать, поощрять, выдвигать, награждать, прославлять... И изобретатели-одиночки вроде моего отца решили многие технические проблемы.

гасить задолженность заводам-изготовителям. Хорошо ещё, в прошлом году благодаря вмешательству руководства РЖД началась закупка уже готовых машин, которых ждут на дорогах. Так что понемногу выбираются из очередной финансовой пропасти.

– Поделитесь ближайшими планами.

– За последние пять лет я взялся за создание четырёх новых машин. Но процесс шёл очень медленно. Практически перестал функционировать экспериментальный цех, прекратилось финансирование. Пришлось эти машины изготавливать на свои скучные средства. Их внедрение происходило далеко от производственной базы, да и силы уже не те – мне 65. И всё же машины готовы, а одну из них удалось

Обратная связь

Будут деньги – будут и платформы

При возобновлении финансирования реконструкция участка Вековка – Черусти продолжится

– Я постоянный пассажир пригородных электричек на участке Москва – Муром. Проехав по этому отрезку пути, обратил внимание, что на станциях Вековка и Мильцево не сделаны пассажирские платформы. А на остановочном пункте Струя и того лучше – в одну сторону высокая платформа, в другую – низкая. Надо ли говорить, что это создаёт определённые трудности пассажирам при посадке и высадке и попросту небезопасно. Не думаю, что это было запланировано в таком виде.

Илья С.

– Уважаемый Илья! Для приведения пассажирской инфраструктуры в надлежащее состояние на участке Вековка – Черусти был разработан проект программы строительства и реконструкции высоких пассажирских платформ. Однако в связи с весьма низким пассажиропотоком на данном участке выполнение этой



Пожелания пассажиров стараются учитывать

программы было приостановлено. Приоритет отдан более населённым пунктам, платформы которых нуждаются в срочном ремонте.

В результате проверки установлено, что в настоящее время платформы на участке Вековка – Черусти отвечают требованиям правил технической эксп

плутации по типу состояния высоких и низких пассажирских платформ. При возобновлении финансирования программы по реконструкции этого участка дороги будет продолжена.

Сергей Помазов, заместитель начальника Дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении Горьковской железной дороги

Проверки на дорогах

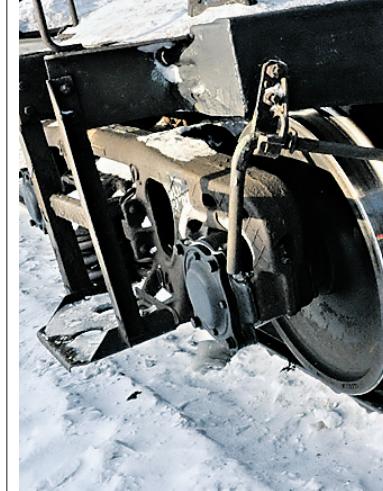
Получили в двойном размере

Привлечь к работе в выходные дни сотрудника могут только с его письменного согласия

– К нам обращаются вагонники пункта технического обслуживания станции Кропачёво эксплуатационного вагонного депо Челябинск Южно-Уральской дороги. В ноябре минувшего года нам пришлось работать в выходные дни, можно сказать, в три смены. При этом никакого приказа или распоряжения мы не видели. Работали практически бесплатно. Обращались к начальнику ПТО, он говорит, что ничего не знает. А кто же тогда должен отвечать за это и почему мы работаем без выходных, не получая ничего?

Валерий Светлов (фамилия изменена)

Челябинск



Производственная необходимость иногда вынуждает работать и во внеурочное время

– В результате проверки, проведённой отделом организации и оплаты труда Дирекции инфраструктуры Южно-Уральской дороги, установлено, что факт привлечения к работе в выходные дни с их письменного согласия. При этом им было заплачено в соответствии с трудовым законодательством в двойном размере. Нарушений трудового законодательства не установлено.

таки в выходные дни по заявлениям с их личного согласия и получили плату за это в двойном размере.

Факты, указанные в обращении, не подтвердились.

Виталий Цивизов, заместитель начальника службы управления персоналом ЮУЖД Татьяна Конашкина, и. о. начальника отдела организации и оплаты труда Дирекции инфраструктуры ЮУЖД

РЕФОРМА

В который раз

Новый проект закона об образовании не оправдал ожиданий

Минобрнауки опубликовало на своём сайте очередной проект закона об образовании, в котором, по словам чиновников, учтены не только предложения общественности, но и последние изменения законодательства, которые касаются, например, правил приема в вузы и новых принципов финансирования негосударственных детских садов, школ и вузов.

Работа над документом началась в 2009 году, после чего было разработано несколько версий законопроекта, прошло общественное обсуждение, однако единого подхода к закону, затрагивающему интересы миллионов россиян, всё еще не найдено.

Эксперты внимательно изучают проект документа. В нем, в частности, говорится, что негосударственным образовательным организациям гарантируется доступ к бюджетным средствам. «Это положение было и в первой версии ныне действующего закона от 1992 года, однако внесение в него поправок привело к утрате этих позиций, — пояснила «Гудку» член комиссии Общественной палаты по развитию образования Любовь Духанина. — Пока негосударственные образовательные учреждения находятся в ситуации дискриминации: раз все родители платят налоги, то любой родитель претендует на долю расходов на образование в бюджете, но одним детям государство оплачивает образование, а другим не оплачивает. Для разрешения этой ситуации сегодня создан механизм по-душевого финансирования, который позволяет решить вопрос гарантии равных прав».

Все учреждения, дающие образование, от школы до академии, теперь именуются «образовательными организациями». Если закон будет принят в текущем варианте, в России будут установлены следующие уровни образования: дошкольное образование, начальное общее, основное общее и среднее общее, среднее профессиональное, высшее образование — бакалавриат, специалитет и магистратура, подготовка кадров высшей квалификации — ординатура, ассистентура-стажировка и подготовка научно-педагогических кадров. Предполагается также, что докторанттура будет регулироваться законом «О науке и государственной научно-технической политике».

Как пояснил первый проректор ПГУПСа Александр Ледяев, новая схема уровня образования — попытка привести отечественную систему к мировому образцу: в частности, свернуть систему кандидатских степеней, а докторские привести к общепринятому уровню PhD. «Но это совершенно не сопоставимы между собой вещи, — отмечает он. — Докторская в привычном нам понимании означает, что человек всю жизнь занимается наукой, докторская за рубежом — что человек что-то знает об этой сфере, но не более того». По словам проректора, в зарубежных системах отсутствие общественного питета компенсируется мощной системой поддержки научных разработок. «А у нас и поддержки давно нет, а теперь не останется даже престижа», — констатирует он.

Кроме того, из всех версий законопроекта, начиная с первой, исключено понятие начального профессионального образования — его предлагается включить в среднее профоразование, которое будет сочтено двумя типами программ: по одним из них будут готовить квалифицированных рабочих, по другим — специалистов среднего звена.



ДАЖЕ ПОСЛЕ ПРИНЯТИЯ НОВОГО ЗАКОНА ТЕОРЕМЫ, ФОРМУЛЫ И ПРАВИЛА ОСТАНУТСЯ ПРЕЖНИМИ

Самостоятельный уровнем становится дошкольное образование, которое будет регулироваться государственными образовательными стандартами. При этом дошкольное образование и уход за детьми рассматриваются как две отдельные услуги, к оказанию которых будут также допущены индивидуальные предприниматели.

Большое внимание уделяется социальной поддержке получающих образование граждан. Если закон будет принят, размер стипендии «привыгнут» к минимальному размеру оплаты труда (МРОТ). Тем, кто получает среднее профессиональное образование, независимо от успехов в учёбе, будут платить треть МРОТ, стипендия в вузе составит не менее половины МРОТ, а аспирантам, ординаторам, ассистентам-стажёрам МРОТ будут платить целиком.

Особо прописан вопрос организации подвоза детей к школе в сельской местности, который в настоящее время никак не урегулирован и часто становится предметом конфликтов родителей, чиновников и директоров школ. Новый закон обязет учредителей школ выделять деньги на транспорт и организовывать доставку школьников к месту получения знаний.

Зарплата школьного педагога будет зависеть от его квалификации, результативности, а также почетных званий и наград и не будет ниже средней по экономике региона. Отдельно власти обещают поддерживать молодых учителей. Однако документ запрещает учителю быть платным репетитором ученика, который учится в его школе, — таким образом разработчики законопроекта

хотят легализовать частные уроки. «У нас репетиторства нет вообще, и это принципиальная позиция коллектива, — рассказала «Гудку» директор школы-интерната № 8 ОАО «РЖД» (станция Астрахань, СКФД) Татьяна Филатова. — У каждого учителя в сетке расписания есть дополнительные уроки, на которые может прийти любой ученик и задать интересующие его вопросы, позаниматься дополнительно, если у него есть такое желание. Для родителей это, разумеется, бесплатно».

Как отмечает Любовь Духанина, у экспертовного сообщества остались пожелания, не учтённые новой версией закона. «Юристы полагают, что в законе достаточно зафиксировать некоторые принципы, а практики образования считают, что нормы необходимо расписать более подробно», — поясняет она. По мнению эксперта, сейчас должен появиться проект целого пакета документов — Основного Закона, сопряжённых с ним подзаконных актов и поправок в другие законы. «Чтобы общество, обсуждая эту проблему, видело предлагаемую схему до конца, ведь прописать действие принципа, закреплённого в законе, можно по-разному», — считает эксперт. Она отмечает, что если такой пакет документов появится, в предложенном виде новый закон об образовании вполне может быть принят.

Александр Ледяев считает, что в этом случае вопросы, стоящие перед системой образования, не получат ответа. «Пока нет оснований полагать, что с принятием нового закона система образования выйдет на новую ступень развития, — события последних лет в этой сфере не дают никаких оснований для оптимизма», — говорит он.

ИРИНА ЗАВЕРНЯЕВА

МОБИЛЬНАЯ СВЯЗЬ

Разговор по правилам

Сотовые операторы будут работать по единым нормативам

Минкомсвязь разработала правила для операторов мобильной связи, несоблюдение которых будет караться по закону.

Новые правила, которые будут прописаны в законе «О связи», по мнению ведомства, обезопасят клиентов от финансовых ухищрений компаний мобильной связи. Согласно новым стандартам, провайдеры будут обязаны предупреждать абонентов о смене тарифного плана за десять дней. Это поможет абонентам избежать не-предвиденной траты средств, связанной с увеличением расходов на связь при неожиданной смене тарифного плана.

Переход на новый тариф больше не будет платным. Кроме того, правила отменяют обязательную посекундную тарификацию, с пользователями прекратят требовать неустойку за задержку сроков оплаты услуг. Также операторов связи обязуют строго соблюдать тайну телефонных переговоров и сообщений абонента — предоставляем данные клиента третьим лицам можно будет только при условии его письменного разрешения. Кроме того, провайдер будет обязан предупредить абонента о том, что отправка смс-сообщений на ряд коротких номеров является платной. Также клиент получит право отказаться от оплаты услуг, которые были навязаны оператором. Абонентов защитят от «серых» сим-карт, так как купить их можно будет только у официальных представителей сотовых операторов.

По мнению ведущего аналитика компании Mobile Research Group Эльдара Муртазина, операторы со-



ФОТО: АЛЕКСАНДР ГОВОРКОВ

информацию о смене тарифа через смс-сообщение, — отметил г-н Муртазин. — Что касается отмены тарификации с посекундным учётом, то здесь речь идёт о трёхсекундном минимальном пороге. Исходная единица для тарификации определяется сотовой компанией, при этом она не может превышать одной минуты. Выгадать от такого порога операторам ничего нельзя».

По словам гендиректора аналитического агентства «Неделя сотовых технологий» Дениса Кускова, правила для сотовых операторов не обезопасят абонентов на сто процентов. Например, смс-сообщение о закрытии или переходе на новый тариф может не прийти на телефон абонента по техническим причинам. Защититься от непредвиденных финансовых расходов вполне реально — достаточно внимательно изучить договор, многие «скользкие» пункты которого сотовики предпочитают прописывать мелким шрифтом. При этом эксперт уверен, что появление новых правил вряд ли спровоцирует удороожание услуг операторов мобильной связи. «Конкуренция на рынке очень высокая. Вероятность того, что все операторы разом увеличат стоимость своих услуг, очень низка. Это уже будет похоже на говор, — сообщил «Гудку» г-н Кусков. — Не думаю, что нововведение ухудшит жизнь операторам, которые являются не самыми бедными компаниями в нашей стране. Почему они не могут информировать клиента о смене тарифа по смс? Ведь отправляют же сообщения о розыгрышах и прочих рекламных акциях».

АЛЛА ПАНАСЕНКО

ДОКУМЕНТЫ ЦИК

Итоговый финансовый отчёт о поступлении и расходовании средств избирательного фонда политической партии

Политическая партия «Российская объединённая демократическая партия «ЯБЛОКО»
р/с № 40704810300020008648, ОАО «Сбербанк России», г. Москва, ул. Вавилова, д. 19

Строка финансового отчёта	Шифр строки	Сумма, руб.	Примечание
1	2	3	4
1 Поступило средств в избирательный фонд, всего		10	169 504 006,76
в том числе			
1.1 Поступило средств в установленном порядке для формирования избирательного фонда	20	169 504 006,76	
из них			
1.1.1 Собственные средства политической партии / регионального отделения политической партии	30	119 446 706,76	
1.1.2. Добровольные пожертвования гражданина	40	57 300,00	
1.1.3. Добровольные пожертвования юридического лица	50	50 000 000,00	
1.2. Поступило в избирательный фонд денежных средств, подпадающих под действие ч. 2, 4 и ст. 76 Федерального закона от 18.05.2005 г. № 51-ФЗ*	60	0,00	
из них			
1.2.1. Собственные средства политической партии / регионального отделения политической партии	70	0,00	
1.2.2. Средства гражданина	80	0,00	
1.2.3. Средства юридического лица	90	0,00	
2 Возвращено денежных средств из избирательного фонда, всего	100	0,00	
в том числе			
2.1. Перечислено в доход бюджета	110	0,00	
2.2. Возвращено жертвователям денежных средств, поступивших с нарушением установленного порядка	120	0,00	
из них			
2.2.1. Гражданиам, которым запрещено осуществлять пожертвования либо не указавшим обязательные сведения в платежном документе	130	0,00	
2.2.2. Юридическим лицам, которым запрещено осуществлять пожертвования либо не указавшим обязательные сведения в платежном документе	140	0,00	
2.2.3. Средств, превышающих предельный размер добровольных пожертвований	150	0,00	
2.3. Возвращено жертвователям денежных средств, поступивших в установленном порядке	160	0,00	
3 Израсходовано средств, всего	170	169 504 006,76	
в том числе			
3.1. На организацию сбора подписей избирателей	180	21 224 097,00	
3.1.1. Из них на оплату труда лиц, привлекаемых для сбора подписей избирателей	190	12 855 416,00	
3.2. На предвыборную агитацию через редакции периодических печатных изданий	200	22 563 870,00	
3.3. На выпуск и распространение печатных и иных агитационных материалов	210	964 091,00	
3.4. На проведение публичных массовых мероприятий	220	87 349 001,75	
3.5. На оплату работ (услуг) информационного и консультационного характера	230	927 668,25	
3.6. На оплату других работ (услуг), выполненных (оказанных) юридическими лицами или гражданами РФ по договорам	250	35 456 754,16	
3.8. На оплату иных расходов, непосредственно связанных с проведением избирательной кампании	260	1 018 524,60	
4 Распределено неизрасходованного остатка средств фонда пропорционально численным в избирательный фонд денежным средствам**	270	0,00	
5 Остаток средств фонда на дату сдачи отчета (заверяется банковской справкой) (стр.280=стр.10-стр.100-стр.170-стр.270)	280	0,00	

Публикуется на основании федерального закона «О выборах Государственной думы Российской Федерации».

Машина времени

ГУДОК
Орган Министерства труда и социальной политики Российской Федерации

Новости дня

1927 год
Борьба с электрификацией

В один из весянок приехал на ст. Аргун Сев.-Кавк. ж. д. вагон-аудитория, и то не дали лектору высветлить людям про электрификацию, как он хотел.

Вот-вот ещё немножко, и всё бы объяснилось, уже схватили за хвост эту самую электрификацию, два слова бы ещё... трах!.. занесла нелёгкая пьяных

28 января

1932 год
Облегчим труд кассира

Одним из элементов рационализации работы билетного кассира является рационализация рабочего помещения. Это соображение положено было в основу совещания по рационализации билетных касс.

На Курском вокзале кассы настолько непригодны, что кассир и пассажир еле слышат друг друга. На станциях Северной дороги почти все ониются в помещениях дежурных по станции. На Казанском вокзале «головотянули» по-другому. Реконструи-

24 января

1937 год
Будем зорки и бдительны

Гневны были выступления рабочих депо Челябинск Южно-Уральской. С особой ненавистью произносились имя бывшего начальника дороги Князева.

Это зверь в образе человека, палач. Он организовывал крушения, вредил нашей цветущей родине на каждом шагу. Он издавался над рабочими, — говорит машинист Коваленский. — Машинисты жаловались, что управление дороги вместо смазки гриз высывает мыло. Князев, нагло усмехаясь, говорил, что у депо нет денег, чтобы выкупить её, поэтому ездите на мыле.

Преступник действовал не один. Он оставил на дороге своих приспешников. Участники митинга

27 января

1962 год
Вагон с прозрачной крышей

Выгодный союз

НАУКА И ОБРАЗОВАНИЕ ВЫИГРАЮТ ОТ СНЯТИЯ ТАМОЖЕННЫХ БАРЬЕРОВ

С НЫНЕШНЕГО ГОДА В РОССИИ, БЕЛОРУССИИ И КАЗАХСТАНЕ НАЧАЛО ДЕЙСТВОВАТЬ ЕДИНОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПРОСТРАНСТВО.

По мнению ответственного секретаря комиссии Таможенного союза, академика РАН Сергея Глазьева, новая структура по-



Упразднение границ выгодно для осуществления совместных исследований

ложительно повлияет на высокотехнологичные отрасли, науку и образование. Ведь цель организации Единого экономического пространства – создание общего рынка товаров, услуг, капитала и рабочей силы в интересах всех стран-участниц.

Для экспортёров сырья снятие таможенных барьеров большой роли не играет, потому что поставки сырья по импорту пошлины, как правило, не облагаются. А за экспорт за пределами единой таможенной территории по-прежнему взимаются таможенные пошлины.

Эффект получают отрасли, работающие в рамках кооперации производства между странами-участницами, – транспортное машиностроение, авиастроение и др. Он проявится в восстановлении существовавших и создания новых кооперационных связей, что уже видно на примере роста товарооборота.

По мнению академика, возрастёт объём общего рынка услуг, которые будут предоставляться на условиях национального режима всеми государствами предприятиям и организациям. Расширится рынок капитала, на котором начали действовать общие финансовые правила, а также рынок труда, нормы которого унифицируют социальные права трудящихся мигрантов.

Рост производства стимулирует снятие барьеров на границах, выравнивание условий конкуренции, унификацию норм антимонопольного регулирования, установление общих правил работы естественных монополий. Заработают механизмы снятия спорных вопросов по тарифам на услуги железнодорожного и трубопроводного транспорта, формируется единый энергетический рынок, включающий принцип равной доходности цен на газ.

Снятие таможенных барьеров выгодно для осуществления совместных прикладных научных разработок, которые подвергены внешнеторговому регулированию. Развивается сотрудничество институтов по выработке высокотехнологичных товаров. Например, недавно был создан атомный холдинг России и Казахстана.

В сфере образования предстоит осуществить взаимное признание документов, удостоверяющих квалификацию граждан. Важно, чтобы диплом, выдаваемый в Белоруссии, автоматически признавался в России и Казахстане по определённому перечню специальностей и вузов.

Андрей Стрельцов

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

5,7 МЛРД

руб. составит размер субсидий, выделяемых в нынешнем году из федерального бюджета на региональные программы энергосбережения.

Эти средства предназначены для проведения энергоаудитов объектов, находящихся в государственной и муниципальной собственности. Они также пойдут на установку приборов учёта, внедрение энергосберегающих технологий, обучение специалистов в этой сфере. По словам директора департамента Минэнерго Павла Свищунова, в общей сложности до 2020 года на финансирование энергосберегающих программ субъектам Федерации планируют направить 70 млрд руб.

Наталия Курская

Парное по-бородински

НАЧАЛЬНИК ДОРОГИ ПРИБАВИЛ ЛОКОМОТИВУ СИЛ

АЛЕКСАНДР БОРОДИН ОКОНЧИЛ В ПЕТЕРБУРГЕ ДВА ИНСТИТУТА – ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ И ИНЖЕНЕРОВ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ. ЕМУ ВСЕГДА ХОТЕЛОСЬ ВЛАДЕТЬ РАЗНЫМИ ГРАНИЯМИ ЗНАНИЙ. РОДИВШИЙСЯ В 1848 ГОДУ, ЭТОТ ЧЕЛОВЕК ЧУВСТВОВАЛ: ЕГО ВЕК – ЭПОХА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА.

Родные считали Александра Парфеньевича практиком. После института он отправился работать на Ряжско-Вяземскую дорогу, заведующим подвижным составом и водоснабжением. Уже через два года он стал руководителем всей дороги.

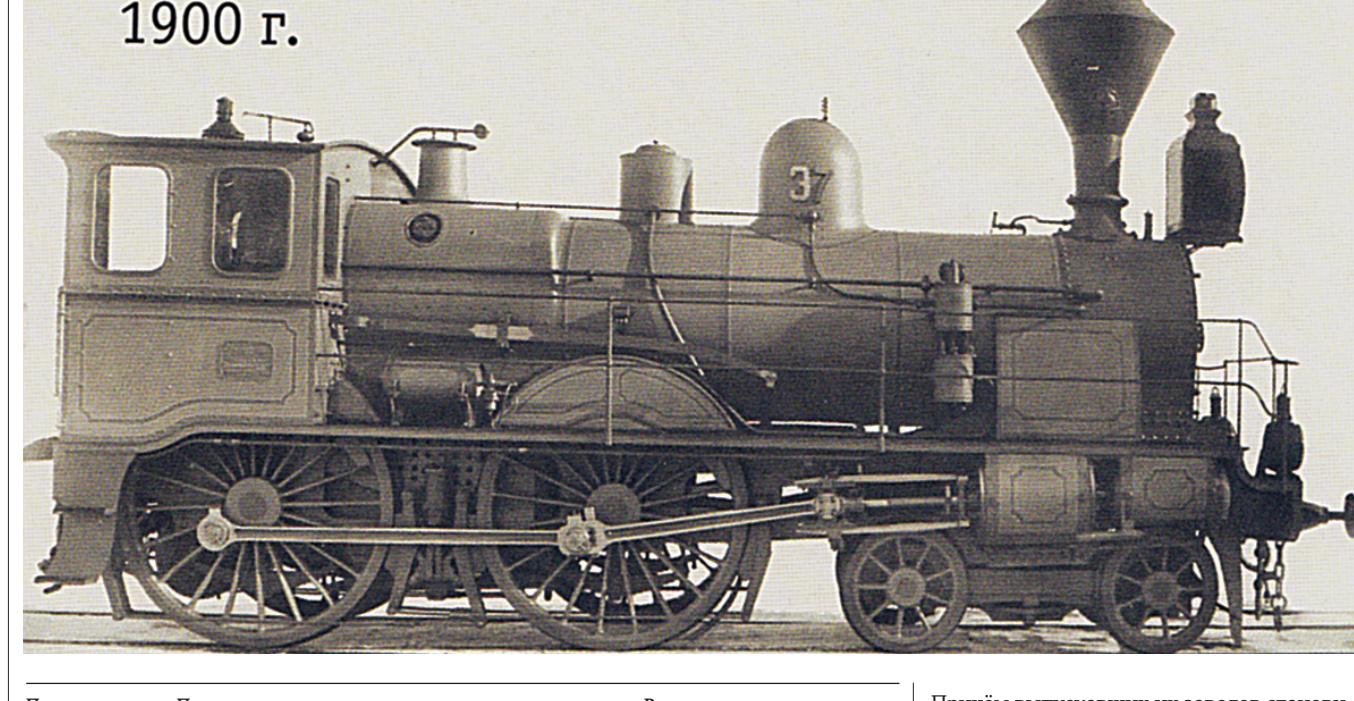
В 1877 году молодому инженеру доверили пост начальника новой Киево-Брестской дороги, к тому же плохо работавшей. Она оказалась ключевой в обеспечении перевозок в связи с Русско-турецкой войной. Причём в зимнее время.

Опыта работы в такой ситуации в России ещё не было. Но Бородин сумел не только наладить движение максимального числа пар поездов. Он быстро развернул на станциях военно-продовольственные пункты со столовыми, дарами для офицеров, кладовыми, колодцами, пекарнями, обеспечил обогрев солдат, ехавших на фронт в товарных вагонах. Сразу стало понятно: у Бородина – организаторский талант.

Когда в 1878 году после слияния трёх магистралей появились Юго-Западные дороги, управляющим назначили именно Бородина. Начались масштабные перемены. Он изменил структуру управления, сделал упор на развитие ремонта техники, увеличил прогнозную способность и организовал перевозки со снижением их себестоимости. Дороги уменьшили тарифы, к ним потянулись клиенты и пассажиры. Высокая доходность дала возможность строить новые мосты, вокзалы... И всё это за полтора года!

Однако вслед за успехом Бородин покинул свой пост. Разве не странный выбор – скромная должность после управляющего? Но задачи перед собой Бородин поставил такие, какие не решались ещё ни где.

«Дороги расходуют громадные суммы на топливо. Уменьшение их лишь на несколько процентов сулит немалую выгоду», – писал он в докладной записке новому управляющему дорогами. Реконструировать подвижной состав, централизовать и оснастить



Паровозы серии П считались самыми мощными и экономичными в России на стыке веков

оборудованием ремонтные мастерские, внести в них заводские технологии гидравлической клёпки и штамповки, создать научно-исследовательскую лабораторию – лишь часть задач, обозначенных в той записке.

Бородин был одним из немногих, кто понимал: мастерские существуют не «на случай внезапных поломок». Это должны быть заводы. Такими под его началом и стали Одесские и Киевские мастерские, самые крупные и передовые на сети. Там впервые на дорогах России внедрили скоростное резание металлов, электроосвещение, паровое отопление и создали химическую лабораторию. Она исследовала угли, воду и смазку для паровозов. Вскоре появилась лаборатория металлов и сплавов, она изучала выходящие из строя рельсы, оси, рессоры. Уменьшилась накиль в паровозных котлах, сокращался расход топлива, становилось меньше поломок – наука приносила ощущимый эффект.

Инженерам того времени приходилось решать непростую проблему. Парк был разношёрстным. Например, в 1880 году на Юго-Западных дорогах работало свыше 4,7 тыс. импортных паровозов 27 разных серий. Каждый производитель находился в техническом

поиске, и локомотивы были очень непохожи, их ремонт превращался в мучение. Бородин предложил строить паровозы для всех дорог России из унифицированных узлов и деталей и запретить при ремонте отступления от утверждённых конструкций.

Для начала это было введено на Юго-Западных дорогах. Главные мастерские начали изготавливать запчасти и инструменты, выполняли задачи с учётом единых стандартов. Вскоре там же стали строить грузовые и пассажирские вагоны и даже паровозы.

Впрочем, паровозостроение – дело особое. Бородина как инженера не устраивал их ничтожный КПД. Нет ли резерва? И нашёл! В XIX веке локомотивы пропускали пар через цилиндр и тут же выбрасывали его в атмосферу. Идея Бородина состояла в том, чтобы снова пустить пар в дело – во второй цилиндр. Расчёты и практическая работа увенчались успехом. «Второй заход» пара в системе, названной Бородиным «тандем-компаунд», был не таким эффективным, как первый. Но он прибавил паровозу 20% мощности без увеличения количества топлива!

Первые в мире локомотивы такой конструкции – П – были построены в России.

Причём выпускавших их заводов становилось всё больше: в Киеве, Одессе, Петербурге, Коломне. Все дороги хотели оснаститься самыми мощными и экономичными машинами, к которым вдбавок подходило большинство ходовых запчастей. И не только в нашей стране. Заявки приходили из-за границы, в том числе даже из США, хоть транспортировка локомотивов туда была накладной. А во Франции, в Бельфоре, была смонтирована по лицензии линия для производства таких паровозов.

Бородин часто навещал родной Петербург. На съездах специалистов по тяге его избирали председателем. Он умел обозначить главные направления и проблемы в развитии тяги и локомотивостроения. Это с его подачи в МПС приняли множество распространений, которые привели в единобразие тяговых и вагонных подвижных составов, его габариты и тормозные системы. Он разработал первые нормы расхода топлива и премирования за его экономию. Их опробовали на Юго-Западных дорогах и внедрили на сети.

Удивительно, как много успел сделать Александр Парфеневич Бородин, если учёный не дожил несколько месяцев до своего пятидесятилетия.

Николай Морохин

РЕСУРСЫ

Тёплая альтернатива

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ БИОТОПЛИВА ПООЩРЯЮТ ИЗ БЮДЖЕТА

В РЕГИОНАХ РЕАЛИЗУЮТ ПРОЕКТЫ СТРОИТЕЛЬСТВА КОТЕЛЬНЫХ, РАБОТАЮЩИХ НА АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ИСТОЧНИКАХ.

Согласно данным Росстата, в прошлом году в нашей стране в два раза вырос выпуск топливной щепы. Правда, большая её часть пока идёт на экспорт, однако и в ряде российских регионов уже приступили к переводу котельных на экологически чистые виды топлива.

Например, в Вологодской области за последние три года построили более 20 котельных, работающих на природном газе и древесных отходах. Здесь также строят заводы по производству биотоплива

мощностью до 70 тыс. тонн в год. Подобная программа принята и в Архангельской области. На её реализацию выделено более 1 млрд руб.

Недавно новую котельную на торфе и щепе запустили в посёлке Эссойла в Карелии. Старая котельная, где использовалась мазут, выработала свой ресурс. Тогда решили использовать местное сырьё, заменив им 1,7 тыс. тонн дорогостоящего горючего в год.

В котельной установили новое оборудование. Все операции автоматизированы, торф и щепа подаются в котлы лентой транспортера. Общий объём инвестиций составил около 70 млн руб., которые окупятся за пять лет.

В Новгородской области такие проекты получают финансовую поддержку властей. При покупке системы обогрева на биотопливе для индивидуальных жилых домов из бюджета компенсируют половину её стоимости.

Правда, оборудование должно быть произведено в данном регионе.

По мнению губернатора Новгородской области Сергея Митина, перевод котельных на альтернативные виды топлива выгоден как региональным властям, так и простым жителям. Ведь это позволяет с толком использовать местные дешёвые лесные ресурсы, ходившие прежде в отходах.

Андрей Владимиров



Ответы на кроссворд за 24 января

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 7. Верстак.

8. Изделие. 9. Ледоход. 11. Бобслей.

12. Рицар. 13. Орбит. 15.

Линия. 16. Навигатор. 18. Аквамарин.

21. Цедра. 22. Кегли.

23. Илион. 25. Нечисть.

26. Воронка. 27. Кочерга. 28. Со-

вместь.

ВОДОПОДАЧА: 1. Серебро. 2.

Исполин. 3. Майор. 4. Измор. 5.

Шекспир. 6. Хищение. 10. Дира-

жабль. 11. Балаганов. 14. Тачка.

15. Логик. 18. Телефон. 19. Архи-

мед. 19. Недовес. 20. Слякоть.

23. Итого. 24. Норов.

Телефоны отделов редакции: эксплуатации 624-69-35 | науки 624-63-14 | бизнеса (499) 262-91-44 | социальной политики и писем 624-73-50, 624-73-76 | новостей (499) 262-92-34 | специальных корреспондентов 983-08-18 | спрашено-библиографический 624-75-72, 262-90-52 | корреспондентской сети (499) 262-58-69 | бухгалтерии (499) 262-99-34 | секретариат 624-56-07, (499) 262-90-25 | бухгалтерии (499) 262-99-34 | секретариат (812) 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 свёрстано в РИЦ газеты «Гудок»

Выход в свет: 25 января 2012 года

Номер: 11 (24972) | Тираж: 175298 экз.

Время подачи по трафику: 19:15