

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

ФТС совместно с РЖД внедряют электронный документооборот на железнодорожных пунктах пропуска

Съёмный дизельный гайковёрт Матвиенко был придуман потомственным изобретателем из Молдавии

Размер стипендий, согласно проекту закона об образовании, «привяжут» 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	Выходит	Тираж
транспортная газета	с 23 декабря 1917 года	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 fyrчащие «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 смотреться 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 ощутить себя в середине прошлого века, слыша шум тяговых двигателей и чувствуя дрожание пола от компрессора. Если же глаза открыть, предстаёт невесёлый пластик стен, всё те же лавки, багажные полки и прочее по-спартански скромное салонное оборудование. И всё так же, как встарь, непонятно чем пугающе лязгают и сердито стучат неуютные 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.

Блиц

Надо сверять прогнозы

Калининградская дорога восполняет отставание по погрузке начала января, анализируя причины ситуации



Денис Москалёв, начальник Калининградского ТЦФТО

– В начале года Калининградская дорога сработала чуть ли не хуже всех на сети – с отставанием почти на треть от графика погрузки. Какова ситуация к концу месяца? – В первые недели января практически все калининградские предприятия находились на ка-никулах или использовали это время для плановых ремонтов оборудования. Можно сказать, грузовая база отсутствовала по

объективным причинам. Но уже с середины месяца ситуация на дороге выправляется. Мы восполняем 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, раз-нятся. Так, мы просим клиентов предоставлять данные об их грузовой базе на месяц до 15-го числа предыдущего месяца. У клиентов эта «точка отсчёта» по-является только в конце месяца. И то этот график есть только у самых крупных клиентов. Тако-вых у Калининградской дороги всего пять, и они обеспечивают 80% погрузки. Но даже и у них достаточно большой объём от-грузок, решение по которым

принимается буквально за не-сколько 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 ин-формация поможет всем. – Что ещё может способство-вать установлению чётких правил в отношениях ТЦФТО с местными клиентами? – Когда мы сможем предоста-вить комплексный транспорт-ный продукт, включающий предоставление подвижного со-става различных собственников, тогда можно будет выстраивать другие договорные отношения, с жёсткими обязательствами и от-ветственностью с обеих сторон. В теперешних же условиях повы-шению эффективности грузопе-ревозок может способствовать консолидация клиентов. БЕСЕДОВАЛА ВЕРА БАШКАНОВА

Перевозки

Механизм для роста

В программе развития угольной отрасли теперь связаны интересы промышленников и транспортников



ФОТО: НАВИАЛ ГОРВАНО

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 ин-фраструктуры должны участвовать все: государство, ОАО «РЖД», грузовладельцы, железнодорожные операторы. Чтобы обеспечить координацию большого ко-личества заинтересованных компаний, премьер предложил им создать саморе-гулируемую организацию, аналогичную «Совету рынка» в электроэнергетике. «Со-вет рынка», в частности, занимается ор-ганизацией оптовой торговли мощностями в электроэнергетике, туда входят все по-ставщики, и поэтому там эффективно дей-ствуют механизмы гарантий поставок.

И вчера на встрече в Кемерове был сде-лан первый шаг в направлении, подсказан-ном 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 фи-нансирование, в том числе и заёмное, и га-рантируют вывоз продукции. Если проект развития инфраструктуры для какого-то направления оказывается некупаемым, 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

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 Олимпи-аде-2014. Она должна обеспе-чить перевозку 86 тыс. человек в сутки, или 60% всех авиапаса-жиров, прибывающих в сто-лицу зимних Игр. Пассажиры будут доставляться скорост-ными электропоездами повы-шенной комфортности по гра-фику, согласованному с учётом движения воздушных судов.

На сегодня строительство линии вошло в завершающую стадию.

– Полностью завершены тон-нели № 1 и № 2, наведены три эстакады, остановочные пави-льон и платформа, – сообщил «Гудку» начальник Дирекции по капитальному строитель-ству Северо-Кавказской дороги



ФОТО: ДМИТРИЙ ТИХОНОВ

Испытательный поезд прошёл тоннели и эстакады

Александр Востров. – Смонтиро-ваны внутренние коммуника-ции остановочного комплекса – кондиционирование, связь, пожароохранная сигнализа-ция. Установлены шумозащит-ные экраны, опоры контактной сети, сделаны противооползне-вые подпорные стены.

Сейчас на линии проводятся испытания с движением под-вижного состава. Здесь орга-низовано движение шестива-

гонного электропоезда. Для дополнительного веса, чтобы создать эффект нагрузки пас-сажирями, его заполнили меш-ками с песком. Такие испыта-ния, по словам специалистов, необходимы для того, чтобы проверить работу систем авто-блокировки, централизации и др. Кроме того, перед тем как линия будет сдана в эксплуа-тацию, по ней необходимо «нака-тать» определённый тоннаж.

Лента новостей

Разумный подход

Президент Дмитрий Медведев потребовал от Комиссии по модернизации конкретных ре-шений по развитию экономики страны. На заседании комиссии глава государства напомнил, что такие решения уже есть, например правила, согласно которым плата за подключение к электросетям сократилась в два раза. «Аналогичный под-ход необходимо использовать и при взаимодействии с другими монополистами. Этого до сих пор не сделано, видимо, у них лоббистский ресурс повыше, чем у энергетиков», – добавил Дмитрий Медведев. Отдельно президент отметил необходи-мость изменений в таможенной сфере. «До сих пор не работает электронное декларирование, документы приходится оформ-лять на бумаге, таможенные посты закрываются без согла-сований или предупреждений, и в результате растёт стои-мость таможенных и складских услуг», – подчеркнул Дмитрий Медведев.

Плавное движение

Резких изменений в ценах на бензин в ближайшее время не произойдёт. Глава Федераль-ной антимонопольной службы Игорь Артемьев отметил, что на мировом рынке происходят из-менения, в частности эмбарго Евросоюза на поставки нефти из Ирана. «Формирование цен на внутреннем рынке зависит от мировых котировок, но у нас есть механизмы, которые позволяют правительству пре-дотвратить ценовые скачки», – пояснил Игорь Артемьев. Глава ФАС добавил, что в стране, помимо большого запаса со-бственных нефтепродуктов, есть решения, связанные с ростом экспортной пошлины. «Это по-зволяет надеяться, что скачка цен на внутреннем рынке в ближайшее время не будет», – заключил Игорь Артемьев.

Езда на доверии

Глава комитета Госдумы по транспорту Евгений Москви-чёв заявил, что доверенности рано убирать из списка до-кументов, необходимых во-дителю. Сейчас для продажи автомобиля владеец должен написать доверенность и до-бавить в полис ОСАГО лицо, которому он доверяет машину. Но пока в полисе есть так на-зываемый открытый список лиц, допущенных к управле-нию, доверенность отменять нельзя, считает депутат.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

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

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 четверым 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 Саид 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-



ной дороги на перегоне между станциями Алешинка – Угловка ими были заложены и замаскированы два самодельных взрывных устройства, – заявляет 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, неуставленным 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. Потерпевшими 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 выяснять у энергетиков, каким образом будет развиваться энергетика, вынуждены были сотрудничать с владельцами разрезов, выяснять, какие будут объёмы добычи, и под это закладывать соответствующие программы развития стратегий. Мне кажется, что это, наверное, один из многих примеров использования этого зарекомендовавшего себя способа координации взаимодействия и частного капитала, и государства». Ранее РЖД публиковали расчёты, согласно которым компании необходимо до 2015 года дополнительно к инвестпрограмме порядка 400 млрд руб. для вывоза всей произведённой 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 правительственном 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 ОБЪЕДИНЁННОЙ ЕВРОПОЙ».

Экспозиция открывалась поздно вечером в понедельник, когда у депутатов Европарламента уже заканчивался рабочий день. Как выяснилось, многие уже знали, что впервые в гости приехала экспозиция из страны, не входящей в Евро-союз. Поэтому задержались у стендов 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 немис- лимо. Технологичная 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 евродепутатам проекты развития скоростного сообщения в России и Евразии в целом, данные о потенциальном грузообороте двух частей света. Для некоторых государств РЖД пригото-

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 от перевозки пассажиров с возможностью ночного отдыха отказались. 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 стендам стало непросто. «Потребности экономики диктуют необходимость интеграционных процессов, – отметил глава РЖД, – и транспортники, 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 – Евро-союз 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

Взаимодействие

«Бархатная» помощь

Опыт сибиряков пригодился монгольским путейцам



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

«В последнее время на участках нашей дистанции, где бесстыковые плети, 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 Жигжидын Ууганбаяр. Монгольских путейцев интересовали особенности содержания «бархатного» пути зимой, а также технология регулировки температурных режимов плетей. Они хотели ознакомиться и с технологией алюмотермитной сварки плетей непосредственно в пути и последующей их проверки. Как рассказала инженер по обучению Улан-Удэнской 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-Удэнской дистанции пути. Здесь гости посмотрели, как ведётся документация на уровне околотка, как работают стационарные лубрикаторы. По словам замначальника Улан-Удэнской дистанции пути Алексея Мальцева, это уже третья рабочая поездка монгольских путейцев по изучению опыта содержания бесстыкового пути за последнее время. – Недавно они изучали наш опыт работы на бесстыковых участках летом. Мы готовы и дальше оказывать посильную техническую помощь, – сказал Алексей Мальцев.

СЕРГЕЙ ЗАГАЛЬЦЕВ

Эксплуатация

Положительная тенденция

«Брошенных» поездов становится меньше

Эксплуатационный грузооборот компания 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 поезда с местным грузом. Также на стыке Забайкальской и железных дорог Китая стоят 18 транзитных составов, груженных в основном рудой и лесом. Причина простая – неприём сопредельной стороной. На Октябрьской дороге 36 поездов с грузами в порты отставлены от движения, на Дальневосточной 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

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.
2	Производственная база (25 объектов недвижимого имущества), расположенная по адресу: г. Сургут, ул. Западная, д. 19, соор. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 25; г. Сургут, ул. Заводская, д. 16	725 000,00 (Ставка арендной платы в месяц)

Шаг аукциона составляет 1 (Один) процент от начальной цены лота и остается неизменным в течение всего аукциона. Подробнее ознакомиться с предметом аукциона (составом лота, сведениями об имуществе, его характеристиками), а также получить конкурсную документацию можно по адресу: 105064, г. Москва, ул. Казакова, д. 8, стр. 6, каб. 312; тел.: (499) 266-88-15, 266-88-13, 260-34-32, ежедневно с 09.00 до 16.45, кроме субботы и воскресенья, а также на сайте: www.rzdstroy.ru.

Заявки на участие в аукционе должны быть представлены по адресу: 105064, г. Москва, ул. Казакова, д. 8, стр. 6, каб. 312, не позднее 12 часов 00 минут московского времени 24 февраля 2012 г.

К участию в аукционе допускаются физические и юридические лица, которые могут быть признаны покупателями по законодательству РФ, своевременно подавшие заявку на участие, представившие надлежащим образом оформленные документы и внесшие задаток для участия в аукционе. Один Претендент имеет право подать только одну заявку на участие в аукционе. Лица, желающие принять участие в аукционе, вносят задаток на расчетный счет, указанный Организатором в Договоре о задатке, входящем в состав конкурсной документации. Величина задатка составляет 5% от суммы начальной цены продажи. Задаток должен быть внесен до окончания срока подачи заявки на участие в торгах. Моментом внесения задатка признается время его зачисления на указанный расчетный счет. Победителем аукциона признается участник, предложивший наиболее высокую цену за предмет аукциона. Итоги аукциона подвоятся по месту проведения аукциона в день и время, указанные в объявлении о проведении аукциона. Результаты проведения аукциона оформляются протоколом.

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

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

Проведение летних путевых работ нужно согласовать с пропускной способностью сети и портов

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

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 завоз олимпийских грузов.

Владислав Кукреш

ОЦЕНКА

## Передумали

СОСТАВИТЕЛИ РЕЙТИНГОВ  
ОКАЗАЛИСЬ СТРОГИ  
К ОПЕРАТОРАМ



Чтобы изменить прогноз, Fitch Ratings ждёт собрания акционеров

Рейтинговое агентство Fitch Ratings оставило в списке «негативный» долгосрочные рейтинги ОАО «ТрансКонтейнер» 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 финансировании 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

## В займы у банка

СБЕРБАНК КУПИЛ ОБЛИГАЦИИ «АЭРОЭКСПРЕССА»



ОПЕРАТОР ПРИГОРОДНЫХ ПОЕЗДОВ ООО «Аэроэкспресс» – дочернее предприятие ОАО «РЖД» – разместил облигации серии 01 на 3,5 млрд руб. со ставкой первого купона 11% годовых. Сбербанк уже приобрёл чуть более трети объёма эмиссии.

«Первым покупателем наших бондов стал Сбербанк РФ, который приобрёл в ходе первичного размещения облигации 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 равными ставке 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 владельца.

25 января 2012 года | СРЕДА | № 11 (24972)

ЕЖЕДНЕВНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ГАЗЕТА «Гудок»

3.

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. полувагонов. поэтапный 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. полувагонов 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 полувагонов в количестве 82,5 тыс. единиц. «В соответствии с инвестиционной программой на 2012 год

ПАРК

# Для общего дела

ПОЛУВАГОНЫ ВЕРНУЛИСЬ ИЗ АРЕНДЫ



компания намерена приобрести порядка 15,5 тыс. полувагонов, которыми частично будет компенсировать выбывающий парк. Кроме того, есть планы по аренде полувагонов, 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 полувагоны компании также находились в аренде у компаний «Транснабком», «Нефтранссервис», «Транспортный актив», «Русагротранс» и «ТрансЛес».

Генеральный директор «ТрансЛеса» Сергей Кривов отметил, что у компании в аренде находилось около 3 тыс. полувагонов 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». Комментарии остальных компаний «Гудку» получить не удалось.

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

заключёнными договорённостями в 2011 году НПК «Уралвагонзавод» (УВЗ) поставил Второй грузовой 1750 полувагонов 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 от УВЗ партию из 966 полувагонов, а в декабре – 784 полувагона.

Денис Вискне

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.



## Для тех, кто думает, понимает и решает



ПУЛЬТ  
УПРАВЛЕНИЯ  
ЖУРНАЛ ДЛЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

реклама

Теперь и на iPad

Константин Мозговой

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ

# Сообщить заранее

## Таможня и РЖД организуют электронный документооборот

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



ФОТО: ФТС



ФОТО: ИТАР-ТАСС

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

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, помещению товаров на временное хранение, оформлени 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 площадях 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 убытии товаров, вывозимых с таможенной территории Таможенного союза, планируется организация электронного документооборота при прибытии товаров, ввозимых 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 ор

ДЕБЮТ

## Лизинг с амбициями

### На отечественном вагонном рынке появится японский инвестор



ФОТО: РУСЛАН КАЛАМОВ

Российская группа «ИСТ» и японская компания Mitsui & Co подписали соглашение о создании совместного предприятия, которое займётся лизингом грузовых вагонов в России и СНГ.

СП создаётся на паритетных началах. На первом этапе стороны готовы инвестировать в него порядка \$100 млн (за счёт собственных и заёмных средств), в дальнейшем – в течение 2013–2014 годов – вложения могут вырасти до \$500 млн. Эта сумма, по словам генерального директора лизинговой компании Rail1520 (подконтрольная ИСТ компания, которая будет выполнять операционные функции СП на условиях аутсорсинга) Романа Савушкина, позволит приобрести до 6–7 тыс. вагонов. Основную их часть составят полувагоны, однако ограничиваться ими СП не будет. Компания может приобретать и специализированный подвижной состав, «если он будет востребован на рынке и при формировании качественной клиентской базы».

Работать лизинговая компания начнёт уже в апреле 2012 года. Её штаб-квартира будет находиться в Москве.

В задачах Mitsui & Co – привнести в проект финансовые ресурсы и международный опыт, говорит вице-президент ИСТ Константин Янаков. В сегменте железнодорожного лизинга компания оперирует парком из 270 локомотивов и 17 тыс. грузовых вагонов в США, Европе и Бразилии. В свою очередь, ИСТ обеспечит понимание локального рынка и прямой доступ к производству вагонов (они будут приобретаться как на открытом рынке, так и у входящего в группу «ИСТ» Тихвинского

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

Южно-Кавказская железная дорога (ЮКЖД) вышла на безубыточный уровень. Доходы по основной деятельности компании превысили запланированный показатель на 9,7%.

Доход железной дороги составил 14,5 млрд драмов (1,172 млн руб.), что на 16,7% превысило показатели за 2010 год, при этом производительность труда на ЮКЖД тоже выросла – на 9,5%.

Генеральный директор ЗАО «ЮКЖД» Шевкет Шайдуллин отметил, что выйти на безубыточный уровень удалось благодаря повышению качества содержания инфраструктуры и тягово-подвижного состава на основе мер по обеспечению безопасности движения поездов.

По словам Шевкета Шайдуллина, в наступившем году компания ставит перед собой сложные задачи, для достижения которых, во-первых, необходимо продолжить качественные изменения во всех элементах коммерческой, производственной и управленческой деятельности. Во-вторых, кардинально повысить качество услуг и конкурентоспособность как на внутреннем, так и на международных рынках. В-третьих, сконцентрировать усилия работников компании



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРОДЕЦКИЙ

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

ходы по основной деятельности – 1,24 млрд руб., прибыль от продаж – порядка 50 млн руб. Утверждение параметров инвестиционной программы на 2012 год позволит обеспечить выполнение обществом концессионных обязательств более чем на 100% с нарастающим эффектом.

Начальник службы по связям с общественностью ЮКЖД Вера Давтян отметила, что финансовую стабильность компании дала сбалансированность решений, направленных на функциональное, техническое и технологическое развитие.

ТАТЬЯНА МАКСИМОВА

СОТРУДНИЧЕСТВО

## От границы до порта

### Создана российско-латвийская логистическая компания

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

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

Как сообщил «Гудку» исполнительный директор Transtrade 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 Transtrade 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 погранпереходов Россия – Латвия до латвийских портовых терминалов.



ФОТО: ЯНАКОВ К.

«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 объяснил генеральный директор ОАО «РЖД Логистика» Павел Соколов.

По его словам, одним из приоритетных направлений для

Новая компания будет ориентироваться на широкий спектр логистических услуг

ОАО «РЖД Логистика» является развитие бизнеса в Европе и Азии. «Создание Euro Rail Trans направлено как раз на реализацию нашей стратегии выхода на европейский рынок мультимодальных перевозок грузов», – подчеркнул Павел Соколов.

В досье

Компания Transtrade Riga начала свою деятельность в 2001 году. Собственники компании – Transtrade (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 ОБЪЁМОВ ТРАНСПОРТИРОВКИ ЛЕСА ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ.

По данным Центра фирменного транспортного обслуживания, в 2011 году погрузка лесных грузов по сети ОАО «РЖД» составила 40,6 млн тонн, что на 2% ниже 2010 года. Наибольший объём лесных грузов погружен на Восточно-Сибирской дороге – 10,7 млн тонн (26,4% от общего объёма 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 объём лесных грузов шёл на экспорт, причём это был круглый лес, экспортируемый через сухопутные погранпереходы», – рассказал «Гудку» руководитель отдела исследований грузовых перевозок ИПЕМ Игорь Куротченко, отметив, что с марта месяца прошлого года неуклонно снижались объёмы погрузки. «В большей степени падение коснулось внутреннего рынка», – добавил г-н Куротченко.

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

По прогнозам Игоря Куротченко, 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-



По прогнозам экспертов, небольшие лесозаготовители снизят объёмы 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 будут отправляться по железной дороге. Поэтому в 2012 году часть небольших лесозаготовителей снизит объёмы погрузки, но вырастет доля групповых отправок», – уверен эксперт.

По подсчётам аналитика ИФК «Солид» Елены Юшковой, в 2012 году объёмы 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 прошедший. Падение спроса уже происходит, хотя есть надежда, что ситуация может измениться к лучшему. В этих условиях планировать 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

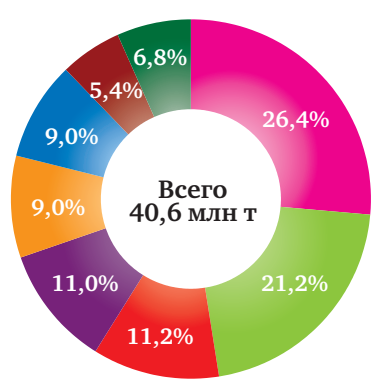
погрузки. Впрочем, и участники рынка, и эксперты сходятся во мнении, что при общем снижении объёмов перевозки лесных грузов произойдёт перераспределение перевозимого леса и лесоматериалов по направлениям транспортировки.

«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 Куротченко. К слову, у того же «ТрансЛеса» перевозки в Китай составляют более половины от общего объёма.

Галия ШАКИРОВА

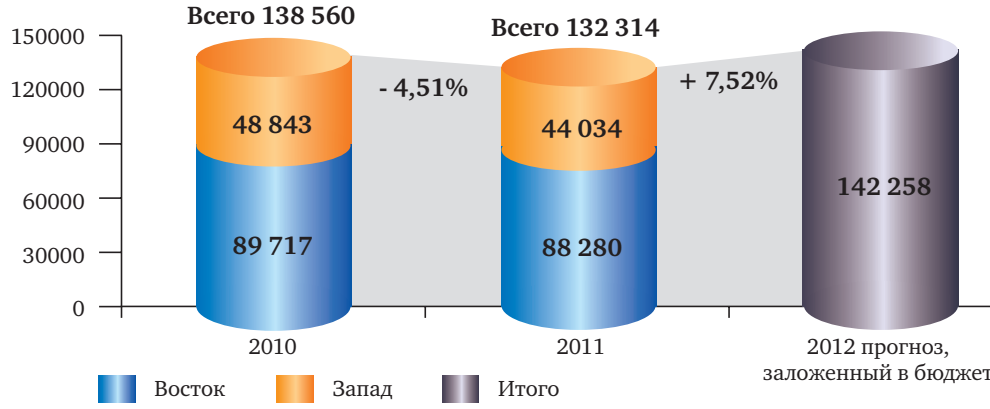
В досье

ПОГРУЗКА ЛЕСА НА СЕТИ РЖД В 2011 ГОДУ



- Восточно-Сибирская дорога (10,7 млн т)
- Северная дорога (8,6 млн т)
- Дальневосточная дорога (4,6 млн т)
- Октябрьская дорога (4,5 млн т)
- Красноярская дорога (3,7 млн т)
- Горьковская дорога (3,6 млн т)
- Свердловская дорога (2,2 млн т)
- Остальные дороги (2,7 млн т)

ОБЪЁМ ПЕРЕВОЗОК ООО «ТРАНСЛЕС», ТОНН



КОНКУРЕНЦИЯ

## Поставки под вопросом

УКРАИНСКАЯ ПОГОДА НА РУКУ РОССИЙСКИМ ЭКСПОРТЁРАМ ЗЕРНА

НЕБЛАГОПРИЯТНЫЕ ПОГОДНЫЕ УСЛОВИЯ НА УКРАИНЕ, ИЗ-ЗА КОТОРЫХ ГИБНЕТ БУДУЩИЙ УРОЖАЙ ОЗИМЫХ, МОГУТ ЗАСТАВИТЬ ПРАВИТЕЛЬСТВО СТРАНЫ ОГРАНИЧИТЬ ЭКСПОРТ ЗЕРНА. ПО МНЕНИЮ ЭКСПЕРТОВ, ВЫПАДЕНИЕ ТАКОГО СЕРЬЁЗНОГО КОНКУРЕНТА ПОЗВОЛИТ РОССИИ НЕ ТОЛЬКО УКРЕПИТЬСЯ НА РЫНКАХ СРЕДИЗЕМНОМОРЬЯ, НО И ПОЛУЧИТЬ ЛУЧШУЮ ЦЕНУ.



УКРАИНСКОЕ ЗЕРНО МОГУТ СДЕЛАТЬ НЕВЬЕЗДНЫМ

ров не исключил, что Кабмин может снова изменить правила работы рынка зерна из-за сложной ситуации с озимыми: «Сейчас правительство размышляет и анализирует ситуацию с запасами».

Украине уже не впервой принимать такие меры. 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 Капитал» Александра Ковалева, запасы пшеницы в прошлом году на Украине выросли до максимума с 1996 года, и если потери, пусть и существенные, ограничатся озимыми, то острой необходимости в жёстких 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 и летом погода преподнесёт неприятные 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 только на руку. «Если Украина всё-таки объявит об ограничении экспорта, то традиционные покупатели российского и украинского зерна, а это страны Средиземноморья, переключатся 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, России удалось по итогам первого полугодия 2011/12 маркетин-

гового года (июль – январь) экспортировать рекордный объём. К 12 января 2012 года Россия экспортировала 18,6 млн тонн зерновых. Это позволило стране вернуть место в числе лидеров, потерянное в прошлом году из-за введения маторатория 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, снижения объёмов 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 полновину 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 ПРЕДВЕРИИ НОВОГОДНИХ КАНИКУЛ КРАСНОЯРСКИЙ ФИЛИАЛ ПЕРВОЙ ГРУЗОВОЙ КОМПАНИИ (ПГК) ПЕРЕВЁЗ БОЛЕЕ 18 ТЫС. ТОНН АВИАТОПЛИВА ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АЭРОПОРТОВ ЕМЕЛЬЯНОВО (КРАСНОЯРСК) И ТОЛМАЧЕВО (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 перелётов сохранялась 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 дополни-

тельный резерв авиатоплива, то сбоев в их работе в пиковый период было бы не избежать.

Все поставки резервного запаса авиакеросина ПГК осуществляла в кратчайшие сроки. Во второй половине декабря со складов «Росрезерва», которые расположены на станции Козулька Красноярской железной дороги, было вывезено 310 вагонов с авиатопливом.

Для сравнения: за аналогичный период 2010 года объём перевозок Красноярским филиалом ПГК всех видов нефтепродуктов составил 492 вагона.

Отметим, что доля компании в перевозках нефтепродуктов на Красноярской железной дороге увеличивается. Только за январь – сентябрь 2011 года она выросла на 15,2%.

Галия ШАКИРОВА

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 – Матвее-енко, живёт он в Молдавии и является сыном не менее известного изобретателя Дми-трия Матвееенко.

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

– Верно, по паспорту я Матве-енко. От имени Матвей. А от-куда взялось «и» – поинтересуй-тесь, например, у председателя Совета Федерации Валентины Матвиенко. Матвиенко – более известная фамилия. Футболист Матвиенко. Композитор Матви-енко. Вот и меня, и моего отца, и мой гайковёрт постоянно так на-зывают, хотя это неправильно. – Что из путевой техники изо-брили вы, а что – ваш отец? Как вы делили между собой авторские права, гонорары и славу?

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

Появление нашего первого гайковёрта-автомата ШПМ-02/МГ, несомненно, было собы-тием. Восторженные отзывы, публикации в прессе. Причём все лавры доставались Дмитрию Дмитриевичу, а Матвееенко-сын упоминается как-то вскользь. Помню, читаю очередную ста-тью: особенно удачно получился у Дмитрия Матвееенко рабочий орган – гайковёрт трёхшпин-дельный. А обо мне ни слова. По-казываю статью отцу и с обидой говорю: «Что же это такое? Вот авторское свидетельство на гай-ковёрт трёхшпиндельный, где я – единственный автор». И задаю прямой вопрос: «Кто изобрёл гайковёрт трёхшпиндельный?» Он невозмутимо отвечает: «Ко-нечно, ты. Но тебя-то изобрёл я. Ты мой со всеми твоими изо-бретениями и авторскими сви-детельствами».

С тех пор вопрос авторства для меня перестал существовать. Поэтому о своих изобретениях скажу так: находясь в собствен-ности безгранично любимого мною отца, я создал съёмный дизельный гайковёрт СДГ-05, гайковёрт-автомат ГВР-01 для разборки старогодной рельсо-пальной решётки, цикличный 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 Матвееенко

сборки решётки, многоопера-ционный станок для прогонки резьбы гаек и болтов типа КБ, установщик монорегуляторов АРС и т. д.

С дележом гонораров боль-ших 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 паровоз-ном депо. Однажды прадеду с дедом местный предпринима-тель заказал котёл для варки мыла. Диаметр около двух метров, конической формы, из толстого стального листа с крышками, трубопроводами... Сложная по тем временам кон-струкция. Условия изготовле-ния – наковальня под навесом в огороде. Без электросварки, без станков. Когда они закон-чили, заказчик был потрясён и заплатил двойную цену. Котёл с отполированными медными об-ручами и заклёпками, жёлтыми латунными кранами выглядел изумительно.

12-летним подростком отец пошёл к хозяину жестяной ма-стерской в ученики, а через пять лет поступил в ремесленное учи-лище. Выпускникам предложили изготовить изделие, которое показало бы уровень их мастер-ства. Дмитрий Дмитриевич сде-

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

– А как вы сами пришли к изобретательству?

– Моя любимая игрушка в пя-тилетнем возрасте – молоток. Любимое занятие – заколачи-вание в землю гвоздей. Сколько себя помню – я постоянно что-то мастерил, моделировал. В 15 лет пошёл в ученики к отцу, рабо-тавшему слесарем в Бендерской дистанции пути. После МИИТа снова пришёл к отцу – уже в экс-периментальный цех при Киши-нёвской дистанции.

В то время большой проблемой было закрепление плетей бессты-кового пути с использованием скреплений типа КБ. Дмитрий Дмитриевич уже заканчивал ручную инерционный гайковёрт. Я подключился к испытаниям, до-водкам, но все идеи исходили от отца. Через три года состоялся итоговые испытания. На сове-щании в МПС нас поблагодарили, но сказали, что проблему одними ручными гайковёртами не ре-шить. 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 гай-ковёрт – это мой потолок. Ты ин-женер по специальности «авто-матика и телемеханика». Теперь слово за тобой».

Своё слово я сказал уже ме-сяца через три, перелопатив все отечественные и зарубежные патенты по этой теме. Как-то неожиданно блеснула идея не-прерывного принципа действия рабочего органа. Тут же сообщил её отцу. Он внимательно вы-слушал и говорит: «Чтобы про-верить то, что ты предлагаешь,

Через месяц в дистанцию пути прислали оцинкованный финский ангар площадью 300 кв. м, три новых металлоре-зущих станка, грузовой ав-томобиль «Москвич», путере-монтную «летучку». Вдобавок повышенные оклады рабочим и финансирование... А вскоре на подмогу прибыла целая бри-гада конструкторов из ПТКБ ЦП (Проектно-технологическо-конструкторское бюро по пути и путевым машинам. – Ред.). Через год был готов первый об-

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 разочарова-ния. Но что-то в этом есть. Будем пробовать».

Всю зиму в небольшой ма-стерской 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 отвинчивание, завинчивание и смазку гаек со скоростью 400 м/ч. Потом – комиссия департамента, к нам вопрос: «Что вам нужно, чтобы сделать рабочий орган работо-способным и увеличить его про-изводительность вдвое?»

разец путевого моторного гайко-вёрта ШПМ-02/МГ. – Много ли в стране таких же изобретателей-одиночек? – Сейчас действующих изобре-тателей путевой техники нет. Я, видимо, последний. Радикально изменился среда – они просто не могут подняться. А раньше в них была острая потребность. Ведь в послевоенные годы в пу-тевом хозяйстве многие работы выполнялись вручную. Но на ме-стах находились умные головы и умелые руки. Тех, кто находил удачные решения, власть начи-нала поддерживать, поощрять, выдвигать, награждать, прослав-лять... И изобретатели-одиночки вроде моего отца решили многие технические проблемы. – Скажите честно, насколько выгодно сегодня в одиночку

конструировать путевую технику?

– Жить за счёт этого нормаль-ный 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 прак-тической работы. Но за последние три года я доизобретался до того, что пришлось влезть в огромные долги. Заложил эксперименталь-ный цех и квартиру за кредит в банке, чтобы хоть частично по-

гасить задолженность заводам-изготовителям. Хорошо ещё, в прошлом году благодаря вмеша-тельству руководства РЖД нача-лась закупка уже готовых машин, которых ждут на дорогах. Так что понемногу выбираюсь из очере-дной финансовой пропасти. – Поделитесь ближайшими планами. – За последние пять лет я взялся за создание четырёх новых машин. Но процесс шёл очень медленно. Практически перестал функционировать экспери-ментальный цех, прекратилось финансирование. Пришлось эти машины изготавливать на свои скудные средства. Их внедрение происходило далеко от произ-водственной базы, да и силы уже не те – мне 65. И всё же машины готовы, а одну из них удалось

довести до рабочего состояния. Это установщик монорегуля-тора АРС при сборке решётки на базах ПМС. «Гудок» писал про него, когда велась пускона-ладочные работы. Тогда были проблемы, которые мы вместе с работниками ПМС-111 Север-ной дороги успешно решили. Машина работает как часы уже второй год, заменяя ручной труд шести человек. Сейчас я продол-жаю сотрудничать с путейцами-северянами. Очень надеюсь вне-дрить на СЖД остальные три ма-шины: корректировщика эпюры шпал, установщика монорегу-лятора АРС при смене плетей и машину по его демонтажу. А когда появятся какие-то но-вые идеи, решительно их отго-няю. Все силы – на завершение начатого.

– Как и чем живёт сейчас Ми-хаил Матвееенко? Ведь, как говорится, не изобретатель-ством единым...

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

Не изобретательством единым – 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 желе-зенок. А вот простая человеческая жизнь прошла мимо тебя».

Но я оказался заботливым от-цом – есть у меня замечательная дочь. По всем признакам – бу-дущая продолжательница дина-стии. Судите сами: в пятилет-нем возрасте любимая игрушка – молоток, любимые занятия – строительство домиков, демон-таж движущихся игрушек. А по характеру – вылитый Дмитрий Дмитриевич. Сейчас ей 23, в про-шлом году окончила московский вуз по специальности «инженер-архитектор». В поисках работы она составила своё резюме: дипломы 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 прести-жный европейский универ-ситет и была принята. А недавно ей выделили грант на бесплатное обучение и серьёзное по нашим меркам денежное содержание. Так что я вслед за моим отцом могу повторить: лучшее моё изо-бретение – это моя дочь.

Беседовал Николай Порецкий

## ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

## Будут деньги – будут и платформы

При возобновлении финансирования реконструкция участка Вековка – Черусти продолжится

– Я постоянный пассажир пригородных электричек на участке Москва – Муром. Проезжая по этому отрезку пути, обратил внимание, что на станциях Вековка и Мильцево не сделаны пассажирские плат-формы. А на остановочном пункте Струя и того лучше – в одну сторону высокая плат-форма, в другую – низкая. Надо ли говорить, что это создаёт определённые трудности пас-сажирам при посадке и вы-садке и попросту небезопасно. Не думаю, что это было запла-нировано в таком виде.

Илья С.

– Уважаемый Илья! Для приведе-ния пассажирской инфраструк-туры в надлежащее состояние на участке Вековка – Черусти был разработан проект программы строительства и реконструкции высоких пассажирских плат-форм.

Однако в связи с весьма низ-ким пассажиропотоком на дан-ном участке выполнение этой



Пожелания пассажиров стараются учитывать

программы было приостано-влено. Приоритет отдан более на-селённым пунктам, платформы которых нуждаются в срочном ремонте.

В результате проверки уста-новлено, что в настоящее время платформы на участке Вековка – Черусти отвечают требова-ниям правил технической экс-

плуатации по типу состояния высоких и низких пассажирских платформ.

При возобновлении финан-сирования программа по рекон-струкции 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 вам обращаются вагонники пункта технического обслуживания станции Кропачёво эксплуатационного вагон-ного 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

– В результате проверки, проведённой де-делом организации и оплаты труда Дирек-ции инфраструктуры Южно-Уральской до-роги, установлено, что факт привлечения к работе в выходные дни в пункте техниче-ского обслуживания станции Кропачёво в ноябре действительно имел место.

Однако работники привлекались к ра-боте в выходной день с их письменного согласия. При этом им было заплачено в со-ответствии с трудовым законодательством в двойном размере. Нарушений трудового законодательства не установлено.



Производственная необходимость иногда вынуждает работать и во внеурочное время

8 декабря 2011 года в пункте техниче-ского обслуживания станции проведено собрание с участием руководства эксплуа-тационного вагонного депо Челябинск, Дирекции инфраструктуры, отдела органи-зации и оплаты труда, председателя цехо-вого комитета профсоюза Златоустовского региона. Присутствовавшие на собрании работники ПТО подтвердили, что рабо-

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

Факты, указанные в обращении, не под-твердились.

Виталий Цибизов, заместитель начальника службы управления персоналом ЮУЖД

Татьяна Конашина, и.о. начальника отдела организации и оплаты труда Дирекции инфраструктуры ЮУЖД

РЕФОРМА

# В который раз

## Новый проект закона об образовании не оправдал ожиданий

МИНОБРАЗОВАНИЕ ПУБЛИКОВАЛО 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 ПРИЁМА 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 ещё не найдено.

Эксперты внимательно изучают проект документа. В нём, 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 подушевого 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 докторантура будет регулироваться законом «О науке и государственной научно-технической политике».

Как пояснил первый проректор ПГУПСа Александр Ледаев, новая схема уровней 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 сопоставимые 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 пиетета компенсируется мощной системой поддержки научных разработок. «А у нас и поддержки давно нет, а теперь не остаётся даже престижа», — констатирует он.

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



ФОТО: АНДРЕЙ КАЧОВ

Даже после принятия нового закона теоремы, формулы и правила останутся прежними

Самостоятельным 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 «привяжут» 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 обяжет 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 почётных 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, СКЖД) 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 экспертного 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 Ледаев 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

МАШИНА ВРЕМЕНИ

## Новости дня

### 1927 год Борьба с электрификацией

В кои-то веки приехал на ст. Аргун Сев.-Кавк. ж. д. вагон-аудитория, и то не дали лектору высветить 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

— начальника станции и стрелочника! Вошли и такой подняли шум, что продолжать лекцию нельзя стало. С пьяных глаз им электрификация невесть чем показалась.

Вагон-аудитория махнул рукой и уехал. А жаль. Хороший был, другой такой не скоро придет!

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 они ютятся в помещениях дежурных по станции. На Казанском вокзале «головотяпнули» по-другому. Реконструи-

руя вокзал, взяли и перенесли билетные и перронные кассы южных направлений на... третий этаж. Мы уже не говорим о нерациональном устройстве в самих кассах: освещении, рабочем месте кассира, вентиляции и т.д., вплоть до скопления пыли в несколько миллиметров толщиной.

Совещание приняло ряд мер, проведение которых поставит работу кассиров в более лучшие условия и даст возможность работать в образцовой кассе.

24 января

### 1937 год Будем зорки и бдительны

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

— Это зверь в образе человека, палач. Он организовывал крушения, вредил нашей цветущей родине на каждом шагу. Он издевался над рабочими, — говорит машинист Ковалевский. — Машинисты жаловались, что управление дороги вместо смазки гриз высылает 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

требовали усиления бдительности, чтобы выявить всех гадёнышей.

— Не проходит дня, — взволнованно говорит машинист Жильцов, — чтобы в стокерах не было обнаружено подброшенных вражеской рукой металлических предметов. На линии тоже действуют последыши Князева. На станциях Ессаульская и Бишкиль часто практикуется приём и отправление поездов одновременно с двух сторон...

Участники митинга приняли резолюцию, в которой просят пролетарский суд расстрелять подлых изменников родины. И суд, конечно, прислушается к зову рабочих!

27 января

### 1962 год Вагон с прозрачной крышей

Поезд пробирается по горным кручам. Светает. Умывшись и позавтракав, пассажиры по лестницам поднимаются на второй этаж вагона в комфортабельное отделение полюбоваться красотами природы.

Таких вагонов ещё нет, но они будут. Конструкторы старейшего в стране вагоностроительного завода имени Егорова проектируют двухэтажный

туристский вагон с прозрачной крышей. Внизу размещаются отдельные спальные купе, а сверху — общий салон с удобными мягкими креслами. Отсюда-то и откроется широкий обзор местности, по которой проходит поезд. Специальный электроподогрев предохранит прозрачную крышу от обледенения.

26 января

## Мобильная связь

## Разговор по правилам

### Сотовые операторы будут работать по единым нормативам

МИНКОМСВЯЗЬ РАЗРАБОТАЛА ПРАВИЛА ДЛЯ ОПЕРАТОРОВ МОБИЛЬНОЙ СВЯЗИ, НЕСОБЛЮЖДЕНИЕ 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 непредвиденной 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 пользователя прекратят требовать неустойку за задержку сроков оплаты услуги. Также операторов связи обяжут строго соблюдать тайну телефонных переговоров и сообщений абонента — предоставлять данные клиента третьим лицам можно будет только при условии его письменного разрешения. Кроме того, провайдер будет обязан предупреждать 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: ТАМАЗ ГОВБАТКО

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 удорожание 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 наговор, — 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 отчета		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 7 ст. 64 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.	Гражданам, которым запрещено осуществлять пожертвования либо не указавшим обязательные сведения в платёжном документе	130	0,00	
2.2.2.	Юридическим лицам, которым запрещено осуществлять пожертвования либо не указавшим обязательные сведения в платёжном 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 организации телерадиовещания	200	22 563 870,00	
3.3.	На предвыборную агитацию через редакции периодических печатных изданий	210	964 091,00	
3.4.	На выпуск и распространение печатных и иных агитационных материалов	220	87 349 001,75	
3.5.	На проведение публичных массовых мероприятий	230	927 668,25	
3.6.	На оплату работ (услуг) информационного и консультационного характера	240	0,00	
3.7.	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 перечисленным в избирательный фонд денежных 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».

ПАРТНЁРСТВО

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 пошлинами, как правило, не облагаются. А за экспорт за пределы единой таможенной территории по-прежнему взимаются таможенные пошлины. Эффект получат отрасли, работающие в рамках кооперации производства между странами-участницами, – транспортное машиностроение, авиастроение и др. Он проявится в восстановлении существовавших и создании новых кооперационных связей, что уже видно на примере роста товарооборота.

По мнению академика, возрастет объём общего рынка услуг, которые будут предоставляться на условиях национального режима всеми государствами предприятиями и организациями. 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, унификация 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 подтверждены 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 Свистунова, в общей сложности до 2020 года на финансирование энергосберегающих программ субъектам Федерации планируют направить 70 млрд руб.

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 № ФЧ77-19219.

Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Роспрофазл. Индекс 50019 http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info E-mail: gudok@css-rzd.ru

Главный редактор: Александр Ретюгин

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

Выпускающие редакторы: Анна Зотраф, Марина Малюшова

Редакторы отдела: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (наука), Юрий Сущиков (информации), Владимир Тихов (культуры и спорта), Яна Хазиметова (социальной политики и психе), Алексей Чекалкин (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Крайнов (макет)

Советник главного редактора: Валентин Запелов / Научный редактор: Анатолий Хадороский

Номер вела Анна Зотраф.

ВЕЛИКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ

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 гранями знаний. Родившийся в 1848 году, этот человек чувствовал: его век – эпоха железнодорожного транспорта.

Родные считали Александра Парфеньевича практиком. После института он отправился работать на Рязско-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, домами 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 провозную 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 нигде.

«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

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 Эссоила в Карелии. Старая котельная, где использовался 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 щепу подают в котлы лентой транспортёра. 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, уходящие прежде в отходы.

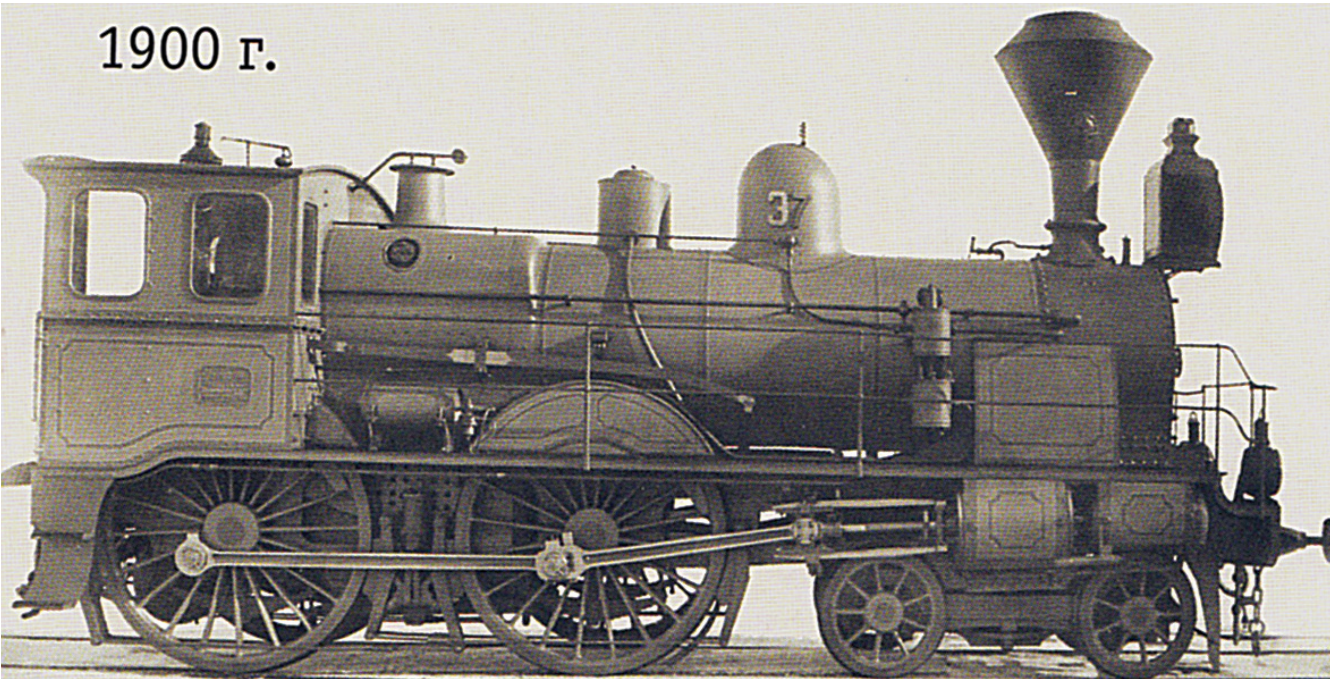
Андрей Владимиров

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.



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

Причём выпускавших их заводов становилось всё больше: в Киеве, Одессе, Петербурге, Коломне. Все дороги хотели оснащаться самыми мощными и экономичными машинами, к которым вдобавок 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 распоряжений, которые привели в единообразие тяговый и вагонный подвижной состав, 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 Парфеньевич Бородин, если учесть, что учёный не дожил несколько месяцев до своего пятидесятилетия.

Николай Морохин

КРИМИНАЛ

Обокрали своих

Предприимчивых воров подвела жадность

Сотрудники Тындинского линейного отдела на транспорте раскрыли крупную кражу дизельного топлива.

В ночь с 27 на 28 декабря прошлого года преступники прокрались в здание опорного эксплуатационного ремонтного пункта Юкатлинской дистанции пути на станции Олёкма.

В это время в ремонте находился маневровый тепловоз. Злоумышленники слили из его баков 1400 литров дизельного топлива в специально заготовленные цистерны и припрятали их в помещении ремонтного цеха. Они планировали дождаться удобного момента для того, чтобы вывезти украденное

топливо с территории. Однако воров подвела жадность – пропажу почти полутора тонн топлива сразу же заметили. Под подозрение попали работники предприятия, которому принадлежит тепловоз. Расчёт оказался верным: при разговоре со следователями три молодых человека сознались в совершении кражи. Они рассказали, что топливо слили для дальнейшей перепродажи. Они хотели продать похищенное по 15 руб. за 1 литр одному из работников Юкатлинской дистанции пути.

Возбуждено уголовное дело, материальный ущерб от «предприимчивой деятельности» воров составил 36 тыс. руб.

Елена Демиценко

КРОССВОРД

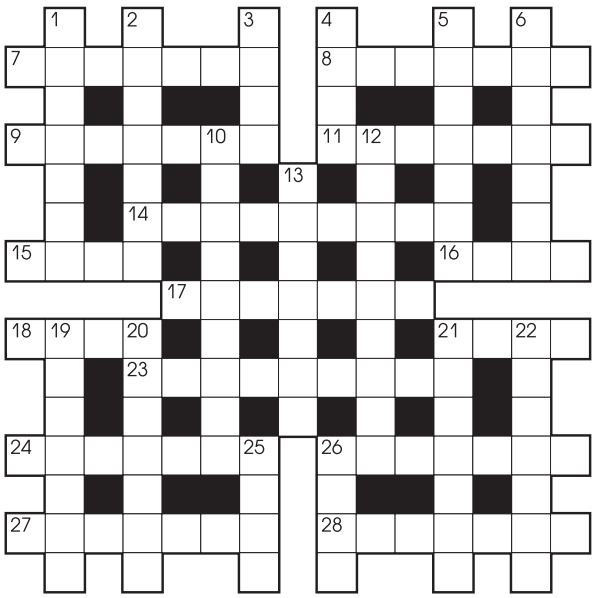
ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

7. Короткий эстрадный или цирковой номер. 8. Речь, когда оратор слышит только самого себя. 9. Множество элементов, образующих определённую целостность. 11. Овощ, используемый при лепке снежной бабы. 14. У И.Ильфа и Е.Петрова оно было спрятано в стуле. 15. Кожаный антипод пряника. 16. Пирожное, набравшее вес. 17. Церковная мелодия во все колокола. 18. Еда для всякой скотины. 21. Согнута в дугу, летом на лугу, зимой на крюку. 23. Устная компенсация за беспокойство. 24. Стадное насекомое – полевой истребитель. 26. На шесте дворец, во дворце певец (птица). 27. Камень у геолога за пазухой. 28. Режим работы клавиатуры компьютера или пишущей машинки.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. Крупная водоплавающая птица с мешком под клювом. 2. Что дипломатично выражает послол, когда ему хочется крепко выразиться? 3. Процесс вручения взятки и приватизированный земельный участок. 4. Руководитель богослужения в мечети. 5. Нижний этаж древнерусского дома, имевший хозяйственное значение. 6. Каждый из братьев Стругацких по отношению друг к другу. 10. Организатор ансамбля «Машина времени». 12. Гребец, не нуждающийся в посторонней помощи. 13. В хоккее – ворота, в гольфе – лунка, в баскетболе – .... 19. Прозвище человека с плохим зрением. 20. Башня, с которой муэдзин призывает на молитву. 21. Запах сомнительного дела. 22. От каникул до каникул в институте. 25. И Пугачёва, и Баянова. 26. Понятие, позволяющее различать яблоки.

Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 24 января

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 7. Верстак. 8. Изделие. 9. Ледоход. 11. Бобы. 12. Ришар. 13. Орбит. 15. Линия. 16. Навигатор. 18. Ак-вамарин. 21. Цедра. 22. Кегли. 23. Илон. 25. Нечисть. 26. Воронка. 27. Кочерга. 28. Со-весть.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Серебро. 2. Исполин. 3. Майор. 4. Измор. 5. Шекспир. 6. Хищение. 10. Дирижабль. 11. Балаганов. 14. Тачка. 15. Логик. 17. Телефон. 18. Архимед. 19. Неудовс. 20. Слякоть. 23. Итого. 24. Норов.

Выход в свет: 25 января 2012 года

Номер: 11 (24972) | Тираж: 175298 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 «Политеграфический комплекс «Секста М» | 143400 Московская обл., Красногорский район, п/о Красногорск-5, а/м «Батве», 23 км [Заказ № 12-01-00280] | Печатается в Москве, Астрахани, Барнауле, Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Казани, Калининграде, Кemerове, Красноярске, Махачкале, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Оренбурге, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Солнечногорске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.