

На КбшЖД планируют со временем оборудовать все остановочные пункты модульными платформами

Deutsche Bahn могут войти в уставный капитал ОАО «Корпорация «Урал Промышленный – Урал Полярный»

Дефицит специализированного подвижного состава ведёт к нехватке цемента и повышению цен

В железнодорожный музей Южно-Сахалинска японцы едут, чтобы взглянуть на технику своих родителей

27 июля 2011 года	WWW.GUDOK.RU
среда	WWW.GUDOK.INFO
№ 130 (24850)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная	с 23 декабря	137333
газета	1917 года	экземпляра

ОТ РЕДАКЦИИ

За чей счёт бюджетная реформа

Минфин решил частично профинансировать стоимость перевода полиции общественной безопасности с регионального уровня на федеральный, видимо, за счет выпадающих доходов РЖД от пригородного комплекса. Финансисты ошиблись в расчётах: если в мае этого года стоимость такого перевода на 2012 год оценивалась в 161,9 млрд руб., то более точные оценки в июле, которые озвучила замминистра Татьяна Нестеренко, составили уже 188 млрд. Разницу в 26 млрд нужно как-то покрывать. Минфин рассудил, что регионы сами должны выплатить РЖД 25 млрд руб. компенсаций, которые буквально недавно были обещаны компании из федерального бюджета для того, чтобы обеспечить безубыточность пригородного сообщения. Причём эта схема достижения финансовой сбалансированности пригорода в течение 2011–2012 годов была принята на совещании с присутствием министра финансов Алексея Кудрина и вице-премьера Александра Жукова в мае этого года. Сейчас Минфин даёт торжественное (но устное) обещание, что проследит за тем, чтобы регионы внесли в свои бюджеты соответствующую статью расходов. «Мы в устные обещания не верим», – говорят в компании. Можно вспомнить, что первоначально эти 25 млрд руб. Минфин и планировал передать непосредственно в регионы, но не успел рассчитать, кому сколько нужно, и подготовить соответствующую методику. Пришлось РЖД брать процесс в свои руки, разрабатывать предложения по выходу пригородного комплекса на безубыточность, сокращать платежи по инфраструктуре для пригородных компаний. А сейчас даже первые прикидки показывают, что у субъектов нет источников для компенсации пригородных убытков. Взамен финансирования местной полиции Минфин собирается «навесить» на регионы массу других обязательств в области здравоохранения, занятости населения и так далее. Региональные бюджеты после такой реформы превратятся в дефицитные, следовательно, тема компенсации пригорода вновь окажется под вопросом. Поэтому на последней встрече главы компании с премьер-министром РФ Владимиром Путиным глава правительства отметил, что изменение условий финансирования должно обязательно подразумевать необходимую финансовую базу в регионах. По этому поводу должен подписываться трёхсторонний договор между субъектом Федерации, Минфином и Минтрансом. Сомнительно, что Минфин до конца формирования бюджетного процесса сможет организовать и провести эту работу по всей стране.

ЦИФРА ДНЯ

4,3 млрд

руб. вложило ОАО «РЖД» в I полугодии в развитие подходов к портам Финского залива.

БЛИЦ

Реформа помогла

Первый договор на плановые работы ПГК заключила с ОАО «Вагоноремонтная компания – 2»



ФОТО: ПЛЕТНЁВ СЕРГЕЙ

Сергей Калетин, заместитель генерального директора по техническому развитию – главный инженер ОАО «ПГК»

– Почему ОАО «ПГК» заключило первый договор на ремонт подвижного состава именно с Вагоноремонтной компанией – 2? – Раньше основной объём ремонта вагонов ОАО «ПГК» осуществлялся в Центральной дирекции по ремонту грузовых

вагонов (ЦДРВ). С 1 июля 2011 года ЦДРВ реорганизована в три дочерних общества. Договор № 1 на выполнение деповского и капитального ремонта был заключён с ОАО «Вагоноремонтная компания – 2», потому что в нём предусмотрена ответственность сторон в части обеспечения графика подачи вагонов и соблюдения сроков ремонта. Несмотря на неоднократные переговоры с ЦДРВ, эти условия не принимались. Однако сейчас стало ясно, что нужно ужесточать ответственность сторон, что позволит организовать ритмичность ремонта. Так что реорганизация уже положительно повлияла на ремонтный процесс. – Предусмотрены ли ещё какие-то меры ответственности вагоноремонтной компании? – Да, договором предусмотрена гарантийная ответственность подрядчика за некачественно

выполненные работы. Все расходы, связанные с устранением дефектов, возникших из-за некачественного ремонта, компенсируются в претензионном порядке. – Ранее в вагонном хозяйстве при разрешении споров применялся регламент рекламационно-претензионной работы. – С 1 июля он не действует. В заключённом договоре на ремонт прописаны условия для работы по новому регламенту, который согласован со всеми участниками рынка. Он предусматривает изменение порядка вызова представителей вагоноремонтных предприятий в случае отцепки вагона по технологической причине, что позволит сократить время расследования случаев некачественного ремонта и ускорить ввод вагона в эксплуатацию. БЕСЕДОВАЛ СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ

СИТУАЦИЯ

Врачи без пациентов

Чиновников в очередной раз уличили в дискриминации железнодорожной больницы



ФОТО: ИГОРЬ АНДРИЙ

Федеральная антимонопольная служба признала Минздрав Амурской области и территориальный ФОМС нарушившими закон «О защите конкуренции».

Нарушение выразилось в том, что в рамках формирования на 2011 год программы гарантий оказания населению региона бесплатной медпомощи значительную её часть в городе Тынде передали муниципальной больнице в ущерб действующему здесь другому крупному медучреждению ОАО «РЖД». В своё время железнодорожная клиника направляла в Минздрав свои предложения по планируемым объёмам медобслуживания горожан. Так, НУЗ «Отделенческая больница на станции Тында» ОАО «РЖД» по стационарной помощи могло бы организовать 3,9 тыс. госпитализаций, по амбулаторно-поликлинической – 173,4 тыс. посещений, по стационарно замещающей – 12,5 тыс. дней пребывания пациентов. Но в итоге объём согласованного чиновниками заказа по отношению к заявленному оказался ниже в пять – восемь раз. Вместе с тем произошло перераспределение услуг в пользу Тындинской центральной районной больницы. Если для железнодорожной организации число госпитализаций по стационарной помощи снижено с 1,1 тыс. в

НОВЕЙШАЯ ТЕХНИКА И ОПЫТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВРАЧЕЙ МОГУТ ОСТАТЬСЯ НЕВОСТРЕБОВАННЫМИ

2010 году до 797 в 2011-м, то для муниципальной – возросло с 5,1 тыс. до 5,7 тыс. Аналогичная динамика и по амбулаторному лечению. Для железнодорожной больницы количество посещений сокращено в четыре раза, для городской – увеличено. В итоге согласованный Минздравом лимит железнодорожная больница освоила уже в мае. «Эта борьба длится года четыре. Раньше помощь делили пополам, и обоим медучреждениям объёмов хватало», – рассказывает председатель Тындинского филиала дорпрофсожа Виктор Сверкунов. – Теперь, когда больница не получает средств ФОМСа, перед ней стоит вопрос сокращения штата (в коллективе 630 человек. – Ред.). Однако терять такой кадровый потенциал в Тынде нельзя. «Сейчас много говорится о развитии северного широтного хода, не за горами и серьёзный рост грузоперевозок: скоро начнётся освоение Эльгинского месторождения, активизировался Олёкминский ГОК. Нужно сохранять свою медицину», – говорит он. В Минздраве Амурской области пояснили, что при распределении объёмов руководствовались постановлением, принятым осенью 2010 года мэром Тынды, согласно которому

население города закреплялось за муниципальной клиникой. Однако, подчёркивают в ФАС, ст. 6 ФЗ «О медицинском страховании граждан в РФ» предусматривает, что люди имеют право выбирать страховую и лечебно-профилактическую организацию, а также врача. «Распределение объёмов медпомощи в системе ОМС не может ставиться в зависимость от постановления мэра, поскольку в данном случае ограничивается право граждан на выбор, создаются дискриминационные условия для отделенческой больницы», – делают вывод в ФАС. Минздраву и территориальному ФОМСу выдано предписание о прекращении нарушения антимонопольного законодательства. Получить комментарий от Минздрава «Гудку» не удалось: на запрос ответа не поступило. В территориальном ФОМСе отказались говорить на данную тему, сославшись на отсутствие на рабочем месте руководителя. Впрочем, главврач НУЗ «Отделенческая больница на станции Тында» Юрий Коршняк уверен, что решение антимонопольщиков будет оспорено в суде.

> Окончание | 2

СОВЕЩАНИЕ

Жаркий период

Ушедшие к конкурентам грузы будет сложно вернуть

Отставание от плана погрузки в целом по сети достигло 744,6 тыс. тонн (–0,9%), что на 1,9% ниже уровня прошлого месяца.

Такие данные привела вчера генеральный директор Центра фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД» Елена Кунаева в ходе оперативного совещания, которое провёл глава компании Владимир Якунин. По её словам, чтобы обеспечить выполнение плана, до конца месяца предстоит грузить в сутки 3,54 млн тонн против запланированных 3,415 млн тонн. Елена Кунаева выразила уверенность, что, несмотря на сложную эксплуатационную обстановку, июльский план будет выполнен. Причину отставания от плана месяца Елена Кунаева объяснила тем, что под погрузку не было подведено 132 тыс. вагонов. Свою лепту здесь



ФОТО: МАКСИМ КУШНИРОВ

Несмотря на сложную обстановку, план июля должен быть выполнен

внесли и нарушения сроков доставки грузов. В результате вагоны простаивали невыгруженными на одних станциях, а на других при этом не хватало порожняка. Неподвод собственного подвижного состава, по словам начальника Центральной дирекции управления движением ОАО «РЖД» Павла Иванова, во многом вы-

зван крайне сложной эксплуатационной обстановкой на ряде дорог, где в наибольшей степени было сорвано выполнение качественных показателей работы. Нехватка вагонов спровоцировала уход грузов на другие виды транспорта. Так, в июле ряд предприятий нефтеперерабатывающей промышленности

принял решение по увеличению отгрузки «чёрного золота» на речной флот. Причём в августе ситуация с погрузкой нефтепродуктов осложнится останковкой на профилактические работы предприятий – крупнейших отправителей нефти. Подобные негативные тенденции наблюдаются и в перевозках некоторых других номенклатурных групп грузов. «Строители уходят на автотранспорт, и мы прекрасно понимаем, что потом вернуть их будет сложно. Для этого нужно будет создавать иные ценовые условия», – пояснила Елена Кунаева. По её словам, благодаря утверждённому повышенному заданию в последние дни удалось несколько изменить структуру перевозок и сократить отставание по выполнению доходной ставки. Тем не менее к сегодняшнему дню по этому показателю компания несёт потери. ВЛАДИСЛАВ КУКРЕШ

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Замена программы

Министерство регионального развития подготовило программу развития Северного Кавказа. Предполагаемые расходы на развитие округа до 2025 года составляют 3,9 трлн руб. Основную часть средств предоставит федеральный бюджет, а около 1 трлн будет привлечено от частных инвесторов. Единая госпрограмма заменит уже действующую ФЦП «Юг России» и программы развития Чечни и Ингушетии. Предполагаемое распределение средств охватывает республики региона по-разному: около 1,2 трлн руб. придётся на инвестиции в Дагестан, туда же предполагается направить около 414 млрд внебюджетных средств, а в Ставрополье и Ингушетию частный капитал привлекать не планируют. Программа будет внесена на рассмотрение правительства к 1 августа.

Деньги под специальность

Правительство учреждает стипендии для тех, кто обучается приоритетным специальностям. Со следующего года около 5 тыс. студентов и аспирантов вузов, очно обучающихся приоритетным для модернизации экономики специальностям, будут получать 5 тыс. (для студентов) и 10 тыс. руб. (для аспирантов) ежемесячно. Определить степень приоритетности поручено Минобрнауки – до 1 октября текущего года ведомству поручено предоставить проект положения о порядке назначения таких стипендий, сообщается на сайте правительства.

Сборы подешевеют

После присоединения к Всемирной торговой организации Россия снизит максимальную сумму таможенного сбора за оформление товаров и транспортных средств, перемещаемых через границу. На сегодняшний день за оформление товаров, таможенная стоимость которых составляет более 10 млн руб. (но не превышает 30 млн руб.), взимается 50 тыс. руб., а за оформление товара дороже 30 млн руб. – 100 тыс. руб. С момента присоединения России к ВТО максимальный таможенный сбор за оформление товара стоимостью свыше 10 млн руб. планируется установить в размере 30 тыс. руб., говорится в постановлении кабинета министров.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

ФОТОФАКТ



В МИНУВШИЙ ВТОРНИК НА ВСЕХ ВОКЗАЛАХ СТОЛИЦЫ Главным управлением на транспорте МВД России совместно с Дирекцией железнодорожных вокзалов ОАО «РЖД» проведена акция «Час пассажира». Как пояснили организаторы, цель акции – привлечь внимание пассажиров к вопросам обеспечения транспортной безопасности. Был организован личный приём граждан водителями транспортной полиции и представителями администраций вокзалов. Пришедшие не только задавали интересующие их вопросы, но и высказывали жалобы и предложения по обеспечению безопасности. По словам начальника Главного управления на транспорте МВД России Дмитрия Шаробарова, акция поможет выстраиванию взаимоотношений между гражданами и полицией. Как ожидается, в будущем подобные мероприятия пройдут во всех регионах страны. Кроме того, если такие акции окажутся востребованными пассажирами, организаторы планируют сделать их ежеквартальными.

ФОТО: СЕРГЕЙ ЗОНИЧЕВ

СИТУАЦИЯ

Врачи без пациентов

>Начало | 1

«В 2009-м ФАС уже признавала Минздрав нарушившим закон, но последний тянул время. Только в конце года ведомство внесло дополнительные изменения в территориальную программу ОМС, временно устранив нарушение законодательства. Но де-факто объёмы мы так и не получили, и больница, которая год бесплатно оказывала помощь населению, понесла многомиллионные убытки», – сказал Юрий Коршняк. Как отмечает главврач, создаётся коллизия. Поскольку больница включена в территориальную программу, она в любом случае не вправе отказать в приёме пациентам. С другой стороны, за оказание услуг сверх согласованного Минздравом задания получить средства невозможно. Поэтому больница направит обращение в комиссию при Минздраве о необходимости пересмотреть объёмы медпомощи для НУЗ. Если оно не будет удовлетворено, клинике остаётся лишь обратиться в суд. По мнению начальника отдела проектов и развития департамента здравоохранения ОАО «РЖД» Елены Кулагиной, для Тынды и прилегающих к ней районов не нужны две больницы, нужна одна, современная и благоустроенная. Для этой цели больше подходит железнодорожная, поскольку она размещается в типовых зданиях, там современный инфекционный корпус, прекрасное детское отделение, замечательный персонал, новейшее оборудование. А для размещения муниципальной больницы были задействованы корпус детского сада, общежития и другие помещения, расположенные в разных местах. «Мы предложили городским властям: вкладывайте деньги из бюджета в нашу больницу, и мы готовы взять на себя обслуживание всего населения, за исключением родовспоможения – роддом в городе хороший. В результате мы получим необходимое нормативное количество коек для жителей Тынды с высоким уровнем оказания помощи, – отметила Елена Кулагина. – Но решение так и не принято». Мэр Тынды и правительство Амурской области отказываются, выдвигая встречное предложение: передать железнодорожную больницу в муниципальную собственность. Однако сделать это невозможно, в регионе растут перевозки, больница нужна для обеспечения безопасности движения. Проблема в том, что тындинский пример не единичный. В этом году в муниципальный заказ в полном объёме включены лишь 49 НУЗ компании – это 21% от общего количества (в 2009 году их было 56). Вместе с тем есть и победы. В 2010 году в Кировской области ФАС намеревалась разрешать подобную ситуацию, при которой больница на станции Киров оказалась без региональных средств, через суд. Но этого не потребовалось. «Мы сумели договориться с областной властью. С принятием закона о ФОМС, через который финансируются медуслуги независимо от формы собственности медучреждений, – а это произошло в нынешнем году – договариваться об участии железнодорожной медицины в региональных программах легко», – рассказал замначальника Региональной дирекции по медобеспечению на Горьковской дороге Андрей Волков.

ИГНАТ ВЬЮГИН

ПЕРЕВОЗКИ

Замена импорта

ДВЖД ОБЕСПЕЧИТ НОВЫЙ ЦЕМЕНТНЫЙ ЗАВОД СЫРЬЁМ



ФОТО: СЕРГЕЙ ЗОНИЧЕВ

ОТКРЫТИЕ НА САХАЛИНЕ ПЕРВОГО ЦЕМЕНТНОГО ЗАВОДА ПОЛОЖИТЕЛЬНО СКАЖЕТСЯ НА ПОГРУЗКЕ ОСТРОВНОЙ МАГИСТРАЛИ.

Проект реализовывает российско-китайское ООО «Бетон сервис». Предприятие по выпуску порядка 150 тыс. тонн цемента в год может начать работу уже в сентябре. По словам министра строительства Сахалинской области Елены Ивашовой, завод строится под Южно-Сахалинском. Он станет обеспечивать потребности местных строителей в связи с тем, что в регионе наращиваются темпы жилищного строительства. В прошлом году было сдано 200 тыс. кв. м жилья. В 2011-м ожидается, что будет построено 250 тыс., а в 2015-м – 350 тыс. кв. м. Намечаются и меры по благоустройству, развитию ЖКХ, дорожному строительству. Появление нового производства положительно скажется на погрузке Сахалинского региона ДВЖД. Ведь для производства цемента планируется импортировать клинкер из Южной Кореи. Как рассказал начальник платформы ТЦФТО Максим Белоусов, сырьё будет доставляться судами в порт Холмск

Развитие жилищного и дорожного строительства добавит островной магистрали объём погрузки

или Корсаков, а далее везтись дорогой. При этом месячное потребление завода – 10–15 тыс. тонн клинкера. Плюс со станции Заозёрное ежемесячно будет перевозиться 5 тыс. тонн щебня. Перевозка готовой продукции на север острова также предусматривается дорогой. Сегодня основной объём цемента доставляется на Сахалин из Китая через Холмский и Корсаковский порты. Часть его затем перегружается в вагоны. Так, в 2010 году сахалинские железнодорожники перевезли около 50 тыс. тонн цемента. «С запуском цементного завода, скорее всего, перевозки импорта прекратятся. Сахалин сможет сам удовлетворять свои потребности. Объём работ с цементом мы потеряем, зато появятся перевозки клинкера», – говорит Максим Белоусов. В зоне ответственности ДВЖД сегодня растёт спрос и на цемент других производителей Дальнего Востока. За шесть месяцев магистраль без учёта Сахалинского региона в адрес получателей погрузила свыше 400 тыс. тонн данной

продукции – почти на 50 тыс. тонн больше, чем в прошлогодний период. «Рост перевозки данной номенклатуры отражает общероссийскую тенденцию. И мы уже отчасти наблюдаем картину докризисного периода, когда возможностей цементных заводов в центральной части России не хватало для обеспечения возросшего спроса и на запад активно шёл цемент с Дальнего Востока, включая импортируемый из КНР. И хотя из Китая на ДВЖД поставок ещё не видно, дальневосточные производители наращивают выпуск продукции для других регионов», – отмечают в ТЦФТО. Увеличение перевозки цементной продукции в регионе прогнозируется в связи с началом строительства космодрома в районе города Улгорска в Амурской области. Ранее во Владивостокском филиале ПГК, имея предварительную договорённость с грузоотправителем, сообщали, что в ближайшие два года на эту стройку надо будет завезти около 1 млн тонн цемента.

ИГНАТ ВЬЮГИН

РАЗВИТИЕ

Кредитный коридор

ТУРКМЕНИСТАН ВЗЯЛ ЗАЁМ НА ОБУСТРОЙСТВО МАГИСТРАЛИ

В РАМКАХ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА по строительству туркменского участка железной дороги Север – Юг правительство Туркменистана подписало кредитное соглашение сроком на 25 лет с Азиатским банком развития (АБР). Его сумма составляет \$125 млн. Как сообщили «Гудку» в департаменте внешнеэкономических связей Туркменистана, заёмные деньги будут использованы для закупки оборудования систем энергоснабжения, сигнализации, связи и технического обеспечения участка Берекет – Бузхун протяжённостью 311 км. Полная стоимость строительства данного участка железной дороги оценивается в \$166,7 млн (АБР оплачивает 75% стоимости проекта, остальные \$40 млн выделит правительство Туркменистана). Первый заместитель министра железнодорожного транспорта Туркменистана Гельдымурат Аманджаев пояснил «Гудку», что тендер, по итогам которого будет определён исполнитель работ, близок к завершению. Закончить работы по энергоснабжению, сигнализации, связи и техническому

оснащению дороги планируется в октябре 2011 года. На сегодняшний день на железнодорожном участке Туркменистана уже построено более 400 км железнодорожного полотна. Всего на туркменском участке дороги будет проложено порядка 700 км путей. «Эта ветка может стать основным железнодорожным маршрутом для транспортировки таких востребованных товаров, как нефть, сельскохозяйственные продукты и текстиль», – заявил банковский куратор проекта Шакил Хан. «Азиатский банк развития известен тем, что отдаёт приоритет транспортным проектам, – отметил заведующий отделом Средней Азии и Казахстана Института стран СНГ Андрей Грозин. – Видимо, это подтверждает то, что для АБР развитие транспортных коммуникаций региона является стратегически важным с точки зрения построения единого транспортного пространства. Преимуществом является то, что кредиты АБР не имеют такой политической составляющей, как в других мировых банках. К тому же кредитные условия Азиатского банка часто достаточно гибкие для заёмщика».

НАТАЛЬЯ РЕШЕТНЯК

Гудок 1520

ТРАНСПОРТНОЕ ОБОЗРЕНИЕ ПРОСТРАНСТВА 1520

СТРАНЫ СНГ И БАЛТИИ

ОБЩИЙ СТАНДАРТ

ОБЩИЙ ПУТЬ

ОБЩИЕ НОВОСТИ

МЫ ИДЕМ ОДНИМ ПУТЕМ!

ПОДПИСНОЙ ИНДЕКС: 19994

ПО ВОПРОСАМ ПОДПИСКИ: (499) 262-68-69; PODPISKA@GUDOK.RU

WWW.GUDOK.RU/1520

РЕШЕНИЕ

Лёгкая «ягодка»

СОВРЕМЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ УДЕШЕВЛЯЮТ ОБНОВЛЕНИЕ ПРИГОРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА



ФОТО: ПРЕСС-СЛУЖБА КИШКА

В САМАРСКОМ РЕГИОНЕ КУЙБЫШЕВСКОЙ МАГИСТРАЛИ ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ ОТКРЫЛИ ПЛАТФОРМУ МОДУЛЬНОГО ТИПА.

Ягодная расположена в дачном массиве между Самарой и Жигулёвским морем. В основном ею пользуются дачники и жители близлежащих сёл. «Раньше здесь была платформа из бетона и металла, срок службы которой превысил 30 лет, поэтому решили её реконструировать», – пояснил начальник техотдела пригородной дирекции КбшЖД Алексей Баранов. Вместо бетонных плит и громоздкого навеса установили лёгкие конструкции из металла и стеклопластика. «Одна модульная платформа втрое дешевле бетонной. Для установки не требуются «окна», у неё эстетичный вид», – отметил начальник дорожной Дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении КбшЖД Олег Ильин.

Такая изящная платформа втрое дешевле обычной бетонной

Довольны и пассажиры. «На платформе стало красиво и современно. В жару или в дождь можно укрыться в павильоне», – сказала жительница Самары Ирина Дьякова. В перспективе все остановочные пункты в регионах дороги оборудуют модулями. По словам Олега Ильина, это прописано в программе обновления платформенного хозяйства на 2011–2013 годы. «Новый вид платформ повысит культуру обслуживания пассажиров и сделает пребывание там комфортным и безопасным», – отметил он. До конца года в Самарском регионе появится ещё несколько платформ лёгкого типа, в том числе на остановочных пунктах Старо-Семейкино, Вишнёвая и 168-й км. Дмитрий Попов, сов. корр. «Гудка» САМАРА

КОНФЛИКТ

Вокзалы разлучили

В ЧЕЛЯБИНСКЕ РАЗРУШИЛИ ЕДИНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ

ПЕРЕНОС АВТОВОКЗАЛА «ЮЖНЫЙ» С ПРИВОКЗАЛЬНОЙ ПЛОЩАДИ ЧЕЛЯБИНСКА СТАЛ ШОКОМ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ.

В десятке метров от автовокзала находились железнодорожные вокзалы дальнего и пригородного следования. Это обеспечивало удобную пересадку – достаточно было перейти дорогу. Два месяца назад глава городской администрации Сергей Давыдов высказал намерение реорганизовать городские автовокзалы и разместить их во Дворце спорта «Юность». Это заявление вызвало удивление: Дворец спорта находится в центре, подъезд к нему возможен только с одного забитого пробками проспекта. Директор Катав-Ивановского автотранспортного предприятия Сергей Дёмин был твёрдо убеждён, что перенос остановки междугородних автобусов приведёт к удлинению времени в пути почти на час. Кроме того, на новом месте нет необходимой инфраструктуры: гостиницы для водителей, мастерской, автомойки. Челябинцы и жители области тоже выразили протест против предложения администрации. «Чтобы съездить к дочери в Шумиху, я приезжаю в Челябинск на автобусе и пересаживаюсь на электричку. А от Дворца спорта

до железнодорожного вокзала и доехать-то не на чем», – пожаловалась жительница Аргаяша Марина Давлетшина. До последнего дня в перенос автовокзала никому не верилось. В прошлый четверг сотрудники автовокзала ещё не были извещены о том, что работают последние дни. Продолжалась продажа билетов. «Кислород» автовокзалу перекрыли неожиданно – напротив посадочных платформ были установлены бетонные блоки. В субботу 23 июля без предупреждения работа вок-

зала остановилась. Пассажиры с билетами на руках метались по площади. Автобусным перевозчикам запретили приближаться к железнодорожному вокзалу. А ведь у многих пассажиров были билеты на поезд. Сразу после этого в Челябинске начался ремонт автовокзала. В течение нескольких месяцев вокзал будет закрыт для пассажиров. В этот период все автобусы, которые раньше отправлялись с автовокзала, будут отправляться с железнодорожного вокзала. В этот период все автобусы, которые раньше отправлялись с автовокзала, будут отправляться с железнодорожного вокзала.

Автобусным перевозчикам

запретили приближаться

к железнодорожному вокзалу

зала остановилась. Пассажиры с билетами на руках метались по площади. Автобусным перевозчикам запретили приближаться к железнодорожному вокзалу. А ведь у многих пассажиров были билеты на поезд. Сразу после этого в Челябинске начался ремонт автовокзала. В течение нескольких месяцев вокзал будет закрыт для пассажиров. В этот период все автобусы, которые раньше отправлялись с автовокзала, будут отправляться с железнодорожного вокзала. В этот период все автобусы, которые раньше отправлялись с автовокзала, будут отправляться с железнодорожного вокзала.

Однако решение городских властей разрушило удобный для пассажиров транспортный узел. «Все железнодорожные вокзалы строятся в расчёте на создание единого транспортного узла. Это общая позиция, и мы её поддерживаем», – высказал своё мнение замначальника ЮУЖД по реформированию и работе с органами власти субъектов РФ и Республики Казахстан Сергей Антонов.

ЕВГЕНИЯ МУСИХИНА, сов. корр. «Гудка» Челябинск

СОСЕДИ

Выход для экспорта

«УРАЛХИМУ» ДАЛИ ЗЕЛЁНЫЙ СВЕТ НА ВОЗВЕДЕНИЕ ТЕРМИНАЛА В ПОРТУ РИГИ



Российские минеральные удобрения пойдут на экспорт в Европу через терминал в Рижском порту

Комитет городского развития Рижской думы единогласно одобрил проект строительства в Рижском свободном порту терминала минеральных удобрений. Это совместное детище одной из крупнейших российских компаний по производству минеральных удобрений, «Уралхима», и компании Rīgas Tirdzniecības osta (RTO).

Соглашение о создании СП, которое выступает официальным застройщиком и владельцем терминала, было подписано между компаниями в конце прошлого года. Уже закончена техническая экспертиза проекта и выбрано место для строительства. Объём инвестиций составляет 36 млн латов (\$73,6 млн). Территория терминала составит 12 га. Первую очередь мощностью 2 млн тонн планируется сдать в эксплуатацию в первом квартале 2013 года, вторую, которая увеличит объёмы перевалки до 5 млн тонн, – в 2014 году.

Благодаря терминалу в Рижском порту «Уралхим» сможет увеличить поставки в Европу, считает аналитик LoginFX Вячеслав Орский. «Тем более не так давно компания закупила 100 вагонов для перевозки своей продукции. Таким образом, собственный терминал – закономерный способ минимизации транспортных затрат», – добавил он.

Галия Шакирова

СОТРУДНИЧЕСТВО

От инвестиций к эксплуатации

ИНОСТРАНЦЕВ ИНТЕРЕСУЕТ ПРОЕКТ НА РОССИЙСКОМ СЕВЕРЕ

Германская железнодорожная компания Deutsche Bahn (DB) может войти в уставный капитал ОАО «Корпорация «Урал Промышленный – Урал Полярный» (УП-УП).

Такое сотрудничество возможно в рамках создания некоего совместного предприятия с ОАО «РЖД», заявил на выставке «ИННОПРОМ-2011» директор российского представительства дочерней компании Deutsche Bahn – DB International GmbH Сергей Замятин. Он добавил, что DB является государственной компанией, и поэтому любое прямое вхождение в уставный капитал должно решаться Министерством транспорта и Министерством финансов Германии.

Заместитель генерального директора корпорации УП-УП по вопросам взаимодействия с общественными организациями и СМИ Борис Кириллов отметил, что рассматриваются и иные формы участия DB в проекте. «Вместе с возможностью вхождения DB в уставный капитал корпорации УП-УП не исключается сотрудничество по соглашению», – заявил он.

Напомним, что 4 июля корпорация УП-УП и немецкая компания DB International GmbH уже заключили соглашение о сотрудничестве, согласно которому DB обеспечит техническую экспертизу проектной документации ключевого объекта северного широтного хода – железной дороги Салехард – Надым. А также возьмёт на себя обязательства по техническому надзору за строительством мостового перехода через реку Надым, которое планируется начать в начале сентября 2011 года.

По оценке корпорации УП-УП, к проекту сознательно была привлечена одна из крупнейших инжиниринговых иностранных компаний – DB International GmbH, которая обладает большим опытом работы в подобных широтах (в частности, в Канаде и Норвегии).

Борис Кириллов также подтвердил факт того, что в дальнейшем DB, скорее всего, примет участие в эксплуатации системы дорог северного



Прокладка железной дороги в северных регионах требует от проектировщиков соответствующего опыта

широтного хода, к чему в корпорации относятся вполне положительно.

Официальных предложений в адрес ОАО «РЖД» от немецкой стороны пока не поступало. «Если это совместное предприятие касается реализации проекта УП-УП, то уже было принято решение, что в качестве базовой компании для создания такого предприятия должна выступать Ямальская железная дорога», – прокомментировал заявление начальник отдела внешних инвестиций департамента инвестиционной деятельности ОАО «РЖД» Павел Курчанов. Он добавил, что в рамках создания совместной компании по реализации проекта УП-УП участие DB в эксплуатации дорог северного широтного хода вполне оправданно.

По мнению директора департамента стратегического анализа компании ФБК Игоря Николаева, исторически сложилось, что наши железные дороги развивались как своего рода государство в государстве, но рыночная экономика требует гораздо большей открытости, поэтому участие DB в данном проекте можно только приветствовать.

Стоит отметить, что вслед за представителями Германии реализацией проекта «Урал Промышленный – Урал

Полярный» заинтересовался ряд других иностранных инвесторов. На минувшей Уральской международной выставке и форуме промышленности и инноваций «ИННОПРОМ-2011» генеральный директор корпорации УП-УП Александр Белецкий провёл презентацию проекта для представителей Канадской деловой ассоциации в России и Евразии (CERBA). Представители Канады проявили большой интерес к проекту и подчеркнули, что они владеют технологиями работы по строительству дорог в условиях северных широт. При этом канадцы заинтересованы только в строительстве северного широтного хода, без его дальнейшей эксплуатации. О последующем взаимодействии более точно можно будет говорить после 22 сентября, когда уральский мегапроект представят на конференции «Инвестируя в Россию», которая пройдёт в Торонто.

Активным изучением проекта занимаются и во Франции. Директор торговой миссии UBIFRANCE по России, советник посла Франции в России Элизабет Пюссан, посетившая выставку «ИННОПРОМ-2011», заявила, что намерена проинформировать о проекте УП-УП основные крупные предприятия Франции.

Наталья Решетняк

ИНФРАСТРУКТУРА

Неочевидная стройка

НОВЫЙ НЕФТЯНОЙ КОМПЛЕКС НА БАЛТИКЕ МОЖЕТ ОСТАТЬСЯ НЕДОЗАГРУЖЕННЫМ

Межведомственная комиссия Ленобласти одобрила проект по расширению порта Приморск. В его рамках предполагается строительство грузовой железнодорожной ветки в обход Выборга и Высоцка. Однако эксперты, да и, похоже, потенциальные инвесторы сомневаются в её необходимости.

Амбициозный проект морского торгового порта Приморск предусматривает строительство нового комплекса по перевалке нефти и нефтепродуктов в порту мощностью 20 млн тонн в год, в том числе мазута, дизельного топлива и бензина. Однако проект не связан с Балтийской трубопроводной системой (БТС). Планируется, что нефтепродукты будут поставляться в порт по железной дороге. Грузовую ветку протяжённостью 30 км должны построить в обход Выборга и Высоцка. В этом случае грузы повезут по приозёрскому ходу, новой ветке Лосево – Каменогорск и далее на Светогорский пограничный железнодорожный переход. Однако ОАО «РЖД» ещё не приняло решение о начале работ. Участники рынка полагают, что РЖД рассчитывают реализовать проект в формате государственно-частного партнёрства. По мнению экспертов, российские нефтяные компании могли бы вложить деньги в расширение порта.

«Можно предположить, что интересным этот проект мог бы стать в первую очередь «Сургутнефтегазу». В отличие от «Роснефти» или «ЛУКОЙЛа» у компании нет в собственности терминалов, и «Сургутнефтегаз», возможно, хотел бы его получить, – считает Анастасия Соснова из независимого аналитического агентства «Инвесткафе». – Тем более что Киришский НПЗ компании, который перерабатывает чуть более 20 млн тонн нефти, как раз находится ближе остальных НПЗ к точке дислокации нового проекта».

По мнению генерального директора компании Rusenergy Юрия Когтева, очевидный кандидат на участие в проекте – предприниматель Геннадий Тимченко. «Экспорт нефтепродуктов в северо-западном направлении развивается прежде всего в интересах Gunvor.



Кроме того, у Тимченко есть компания «Трансойл», которая занимается железнодорожными перевозками», – говорит эксперт, добавляя, что к проекту может присоединиться и «ЛУКОЙЛ». Теоретически терминал интересен «Транснефти», для которой он будет профилным активом, считает инженер-эксперт Инжиниринговой компании «2К» Игорь Смирнов.

Нефтепродукты в порт будут доставляться по новой железной дороге

Впрочем, в пресс-службах перечисленных компаний «Гудку» сказали, что не собираются участвовать в этом проекте. Пресс-секретарь «ЛУКОЙЛа» Дмитрий Долгов сообщил, что РЖД к ним не обращались. Кроме того, компания построила свою собственную ветку к порту Высоцк,

В Приморске построят новый комплекс для перевалки нефти, мазута, дизтоплива и бензина, которые будут доставляться туда по железной дороге

которая вполне справляется с объёмами компании. В «Сургутнефтегазе» ничего не знают об этом проекте. А пресс-секретарь «Транснефти» Игорь Дёмин заявил, что у компании есть свои проекты и в сооружении терминала и строительстве железно-

фтепродуктового рынка на ближайшую перспективу. Однако сейчас российские власти принимают меры для изменения структуры внутреннего топливного рынка. В частности, повышаются вывозные пошлины на нефтепродукты, что может привести к сокращению объёмов экспорта. При этом на мазут предполагается и вовсе ввести заградительные пошлины», – говорит Игорь Смирнов из компании «2К». Генеральный директор ООО «Солид товарные рынки» Илья Мороз уверен, что в условиях роста экономики потребность внутреннего рынка в нефтепродуктах будет увеличиваться. А значит, терминал, ориентированный на экспорт, будет незагруженным.

Галия Шакирова

XVI Международная конференция

Info2011trans

«Информационные технологии на железнодорожном транспорте»

реклама

10–13 октября 2011

Санкт–Петербург
«Парк Инн Прибалтийская»

Генеральный партнер

Стратегический партнер

Организатор

РЖД

DIGITAL DESIGN

БИЗНЕС ДИАЛОГ

+7 (495) 988-18-00
www.intransforum.ru

ИНТЕРВЬЮ

Защитить маленьких

Небольшие компании готовы организованно отстаивать права

Ольга Лукьянова,
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ
НЕКОММЕРЧЕСКОГО
ПАРТНЁРСТВА
ОПЕРАТОРОВ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ПОДВИЖНОГО
СОСТАВА



ФОТО: ИИ КОНТАКТ



ФОТО: ТАМАЗ ТОВАРИЩ

ВЛАДЕЛЬЦЫ НЕБОЛЬШИХ ВАГОННЫХ ПАРКОВ
ОБЪЕДИНЯЮТСЯ ДЛЯ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМ

потока грузов с одних портов на другие. Не секрет, что ряд финансово-промышленных групп России владеет собственными портами. Для них важнее отправлять груз через свой порт, пусть даже не справляющийся с большим объемом груза, чем через чужие недозагруженные порты. На железных дорогах необходимо масштабное обновление парка магистральных локомотивов, износ которого давно достиг критического предела. Это является одной из главных причин задержки доставки гружёных и порожних вагонов.

Рынку железнодорожных грузовых перевозок активно нужны механизмы саморегулирования, это поможет сбалансировать интересы всех его членов в части цены на предоставление вагонов под погрузку, обя-

бывает крайне сложно, а ремонт порой обходится более чем в 60 тыс. руб. По данной ситуации мы, с одной стороны, намерены обратиться в РЖД с просьбой ужесточить контроль за состоянием платформ после приёмки их с подъездных путей, а с другой – проработать вместе со страховыми организациями вопрос страхования съёмных элементов платформ.

– **Какие предложения вы можете представить в государственные органы?**

– Сейчас весьма несовершенна правовая база по регистрации грузовых вагонов. В качестве примера можно привести необходимость прохождение всеми вагонами раз в три года перерегистрации, когда начальником станции приписки и начальником ближайшего депо осуществляются натурный осмотр вагона и сверка его с паспортными данными. Это процесс уже давно и повсеместно превратился в формальный акт – никто вагоны

Мелкие операторы выполняют важные социально-экономические функции по доставке народно-хозяйственных грузов

зательств клиентов перед собственниками по погрузке их вагонов и в части обязательств перевозчика перед собственником по своевременной доставке порожних и гружёных вагонов. В ближайшее время мы планируем получить статус саморегулируемой организации и начать работу с органами власти уже с новых позиций.

– **Это связано с тем, что на таком рынке, как железнодорожный, где подавляющее влияние имеют крупные компании, трудно работать небольшим компаниям?**

– Это ещё одна из причин, по которой мы создали некоммерческое партнёрство. Права наших членов часто нарушаются, хотя подчас и в неясном виде. Так, члены нашей организации – собственники универсальных платформ – часто жалуются на разворачивание платформ на станциях и в пути следования, когда у платформ снимаются борта и доски пола. Найти виновного в такой ситуации

реально не осматривает. Однако документы об осмотре массово подписываются собственниками вагонов, так как непрохождение перерегистрации вовремя грозит остановкой вагона, пусть даже абсолютно исправного. Всё это представляется странным хотя бы потому, что весь подвижной состав в зависимости от типа один раз в год или раз в два года проходит плановый ремонт, по итогам которого выносятся заключение о готовности вагона к перевозкам при соблюдении всех требований безопасности. Тем не менее предложение НП ОЖДПС отменить перерегистрацию вагонов один раз в три года в Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества пока не было поддержано. Думаю, со временем нам удастся убедить всех в необходимости отмены плановой перерегистрации вагонов как отжившего института.

БЕСЕДОВАЛ СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ

ПРОЦЕСС

Статус оспорят в суде

«ТрансКонтейнер» не хочет быть доминирующим субъектом

ОАО «ТрансКонтейнер» подало апелляционную жалобу на решение Московского арбитражного суда, подтвердившего правомочность приказа Федеральной антимонопольной службы России (ФАС) о включении компании в реестр хозяйствующих субъектов, имеющих долю на рынке определённого товара более чем 35%.



ФОТО: СЕРГЕЙ ТУСОВ

«ТрансКонтейнер» отказывается признавать доминирующее положение на рынке

Приказ о внесении «ТрансКонтейнера» в список монополистов был подписан ещё 3 августа 2010 года. Сначала компания попыталась через столичный арбитраж отменить решение ФАС, однако Арбитражный суд Москвы 25 мая этого года отклонил иск, подтвердив доминирующее положение предприятия. Теперь «ТрансКонтейнер» попробует оспорить это решение в арбитражном апелляционном суде.

Как сообщили в пресс-службе Федеральной антимонопольной службы РФ, в реестр доминирующих субъектов ОАО «ТрансКонтейнер» было внесено по результатам анализа экспертной среды на рынке услуг по предоставлению универсальных контейнеров для внутренних перевозок грузов. В «ТрансКонтейнере» считают, что экспертиза была проведена неверно.

«Аналитический отчёт был подготовлен с многочислен-

ными нарушениями. К примеру, не был использован метод определения географических границ, не был исследован вопрос о конкуренции между железнодорожным и иными видами транспорта. Искусственно создан товарный рынок путём подмены понятия «универсальный контейнер» на отсутствующее в законодательстве понятие «железнодорожный контейнер». Кроме того, необоснованно сужены границы использования универсальных контейнеров исключительно под перевозку в них груза железнодорожным транспортом. И вдобавок не проведена работа по получению полной и

объективной информации об иных хозяйствующих субъектах, осуществляющих деятельность по предоставлению контейнеров под перевозку грузов», – подчеркнул директор по правовым вопросам и управлению имуществом ОАО «ТрансКонтейнер» Виктор Марков.

Эксперты считают реакцию «ТрансКонтейнера» логичной и последовательной. «В результате таких экспертиз нередко случаются просчёты, которые и приводят к тому, что компанию причисляют к монополистам», – отметил юрист арбитражной группы компании «Вегас-Лекс» Александр Трушков.

Константин Мозговой

ЛОГИСТИКА

Повезут сами

Новый железнодорожный перевозчик расширит возможности терминалов

ООО «Национальная контейнерная компания» создало дочернее предприятие – «НKK Логистика». Новоиспечённый грузоперевозчик предоставляет клиентам терминалов полный комплекс услуг по доставке контейнера «до двери» с привлечением железнодорожного и автомобильного транспорта.



ФОТО: СЕРГЕЙ ТУСОВ

Такой вид сервиса группа НKK осуществляла в тестовом режиме ещё с мая прошлого года. В результате стало очевидным наличие стабильного грузопотока для контейнерных поездов и было принято решение о создании собственного железнодорожного оператора. Правда, новая компания пока не располагает собственным вагонным парком, а арендует железнодорожные платформы. В НKK не сообщили, сколько платформ было взято в аренду и будет ли оператор в будущем обзаводиться собственным подвижным составом.

«В настоящее время на первом этапе своей деятельности «НKK Логистика» отправляет контейнерные поезда от Первого контейнерного терминала (ПКТ) в Санкт-Петербурге до «Логистики-Терминала» в Москве и Обнинске (Калужская область). При этом клиенты «дочки» НKK получают льготные

условия хранения грузов в сухом порту «Логистика-Терминал», на ПКТ и станции Москва-товарная Октябрьской железной дороги. А на втором этапе, с началом работы Усть-Лужского контейнерного терминала, компания расширит географию отправок контейнерных поездов из Усть-Луги», – сообщил PR-менеджер НKK Александр Воронков.

«Создание собственного железнодорожного оператора – логичный шаг в развитии бизнеса, способствующий повышению эффективности и конкурентоспособности группы НKK. Новое логистическое подразделение в рамках холдинга объединит комплекс услуг на стыке порта и железной дороги, что позволит гарантировать клиентам своевременность доставки контейнеров,

ПЕРСПЕКТИВА

Будущее за танками

Контейнеризация наливных грузов набирает обороты



ФОТО: ТАМАЗ ТОВАРИЩ

Компания «Спецтрансгарант» (СТГ, входит в Группу компаний Rail Garant) внесла коррективы в планы приобретения газовых танк-контейнеров в 2011 году.

Танк-контейнеры становятся всё более популярной тарой у операторов

Генеральный директор СТГ Александр Фокин рассказал «Гудку» о том, что компания приобретёт 151 газовый танк-контейнер у ОАО «Алтайвагонзавод» и ОАО «Уралкриомаш». Новые танк-контейнеры планируется задействовать для транспортировки сжиженных углеводородных газов (СУГ) с ООО «Няганьгазпереработка». В том числе 51 танк-контейнер будет использован для перевозки бутана.

«Опираясь на маркетинговые исследования, а также учитывая дефицит вагонов-цистерн, можно сделать вывод, что рынок перевозки СУГ в танк-контейнерах ждёт неплохое будущее. Использование танк-контейнеров позволяет эффективно доставлять сырьё на заправки, газонаполнительные станции, нефтехимические предприятия, отдалённые населённые пункты в труднодоступных районах. Кроме того, танк-контейнеры незаменимы при мультимодальных перевозках, так как их удобно перегружать с одного вида транспорта на другой без перегрузки продукта. Совокупность всех факторов позволяет танк-контейнерам конкурировать с вагонами-цистернами», – утверждает Александр Фокин.

После ввода новой партии в эксплуатацию парк газовых танк-контейнеров СТГ увеличится на 15%. На сегодняшний день в управлении СТГ находится более 1,1 тыс. газовых

танк-контейнеров и около 800 нефтехимических.

Руководитель коммерческой службы «СИБУР-Транс» Дмитрий Корж предположил, что в ближайшие годы тенденция контейнеризации перевозок наливных грузов в России будет набирать обороты. По его мнению, перевозки в танк-контейнерах – довольно перспективный сегмент российского транспортного рынка. И прежде всего благодаря отмене повышающего тарифа на перевозку танк-контейнеров.

«В России остро стоит проблема парка для перевозок химических грузов, реальная альтернатива на сегодняшний день – это танк-контейнеры, способные составить конкуренцию традиционным вагонам-цистернам, тем более при доставке грузов в труднодоступные районы с отсутствием развитой железнодорожной инфраструктуры», – считает Дмитрий Корж.

Отметив преимущества танк-контейнеров, руководитель коммерческой службы «СИБУР-Транса» не забыл и о проблемах, с которыми могут столкнуться их владельцы. «Не все предприятия могут работать с танк-контейнерами, для их использования необходимо модернизировать погрузочно-разгрузочные эстакады. Увеличение парка сложно реализовать, так как возможности заводов-изготовителей танк-контейнеров минимальны. Ещё один минус – это дефицит платформ, а также ремонтных и промывочно-пропарочных мощностей», – отметил эксперт.

Татьяна Максимова

В досье

Активы НKK включают в себя Первый контейнерный терминал (ПКТ), Усть-Лужский контейнерный терминал (Ленинградская область), логистический центр «Логистика-Терминал» (Шушары, Санкт-Петербург) и контейнерный терминал JadeWeserPort в порту Вильгельмсхафен (Германия).

ПРОБЛЕМА

Вагоны нарасхват

ДЕФИЦИТ ЦЕМЕНТОВОЗОВ ВЕДЁТ К НЕХВАТКЕ ПРОДУКЦИИ И ПОВЫШЕНИЮ ЦЕН

Мощности цементных заводов готовы полностью удовлетворить спрос. Между тем эксперты считают, что единственной проблемой в отрасли до сих пор остаётся вывоз готовой продукции. Дефицит цементовозов и сложности с доставкой ведёт к росту конечной цены за тонну цемента.

«Реальная цена за тонну продукции сегодня составляет 2,5 тыс. руб. Если дефицит вагонов не компенсируют другими способами доставки, то цена у производителя поднимется до 3–3,1 тыс. руб. за тонну без НДС. Но если владельцы подвижного состава и производители найдут резервы для удовлетворения рынка, то средняя цена не превысит 2,7 тыс. руб.», – рассказал «Гудку» Роман Куприн, директор по коммуникациям компании «СМПРО», специализирующейся на инвестициях в проекты по производству строительных материалов в России и странах СНГ.

Единственный сдерживающий фактор увеличения спроса на цемент в среднесрочной перспективе – это проблема его транспортировки, считает эксперт. «С 2007 года прирост мощностей составил почти 5 млн тонн, а с 2010 года – 2,6 млн тонн цемента. Запаса мощностей существующих и строящихся заводов достаточно для обеспечения увеличения спроса на 30–50%. Как и в 2010 году, стоимость цемента у производителя начала расти в момент выхода железнодорожной отгрузки на пиковые мощности. В прошлом году этот момент наступил в июле, когда было отгружено на 40 тыс. тонн меньше, чем в этом году», – резюмировал Роман Куприн.

Итоги проведённого компанией «СМПРО» опроса производителей и потребителей цемента свидетельствуют, что цена на цемент выросла с начала года на 15–35%. В качестве альтернативы железнодорожным поставкам участники рынка рассматривают вывоз собственным или арендованным автотранспортом. В этом случае, конечно, речь идёт о существенном удорожании цемента за счёт роста транспортных расходов.

Производители цемента утверждают, что и для них недо-

поставка хоппер-цементовозов – главный фактор задержек отгрузки. При этом недопоставки оцениваются в 7–10%. Для заводов, доля железнодорожной отгрузки которых меньше, ниже и этот показатель. Все опрошенные ответили, что с июня по июль официально повышают отпускную цену в среднем на 10%, что по отношению к началу года составляет 15–18%. В качестве решения проблемы производители почти единогласно выступили за самовывоз продукции покупателем. Также производители отмечают, что из-за проблем с вывозом готовой продукции их резервы для наращивания производства остаются невос требованными.

На основе анализа статистики и результатов опроса эксперты СМПРО решили, что неудовлетворённый спрос создал впечатлительное многократного роста потребления цемента и производной от него продукции. Фактическое потребление цемента в первом полугодии 2011 года по отношению к аналогичному периоду предыдущего года выросло на 15,5%.

Специалисты СМПРО проанализировали ситуацию на рынке, просмотрели отгрузку цемента железнодорожным транспортом с 2007 по 2011 год и сделали вывод, что цементовозов на всех не хватает.

«В июне этого года примерно 25 тыс. вагонов перевезли 3,7 млн тонн цемента. На один вагон приходится примерно 148 тонн в месяц, что близко к показателям перевозки 2007–2008 годов. Из этого можно сделать вывод, что даже если показатели оборачиваемости вагонов достигнут уровня 2007–2008 годов, вряд ли можно перевезти железнодорожным транспортом более 3,8 млн тонн. Максимальная месячная перевозка в 2011 году будет чуть больше 3,7 млн тонн», – отметил Роман Куприн.

Крупнейший оператор железнодорожных перевозок в России – ОАО «Первая грузовая компания» (ПГК) – утверждает, что одной из причин увеличения дефицита цементовозов стало увеличение оборота вагона на 8% (+1 сутки), что связано с увеличением времени простоя под выгрузкой.

Начальник управления маркетинга и тарифной политики



ФОТО: СЕРГЕЙ ВОЛНIN

ОАО «ПГК» Виктор Воронович сообщил «Гудку», что в период с 2008-го по первое полугодие 2011 года ПГК приобрела 3809 хоппер-цементовозов, что позволило поддерживать рабочий парк на уровне 11,5 тыс. единиц. «Поэтому, несмотря на списания неисправных вагонов, не подлежавших ремонту, общее количество рабочего парка ОАО «ПГК» не изменилось. На сети РЖД количество тоже изменилось незначительно – с 23,3 тыс. до 23 тыс. единиц. А с учётом работы на сети РЖД около 4 тыс. цементовозов других стран можно считать, что рабочий парк как минимум не уменьшился. Все законтрактованные объёмы компания полностью обеспечивает. Приоритетное внимание компания уделяет заключению долгосрочных договоров, которые обеспечивают загрузку

В условиях нехватки хопперов операторы вынуждены использовать для перевозки цемента любой подходящий подвижной состав

вагонов в зимнее время», – отметил он.

Начальник управления маркетинга и тарифной политики ОАО «ПГК» также обозначил тенденцию последнего десятилетия в цементной отрасли. По его мнению, производство и сбыт цемента носят ярко выраженный сезонный характер.

«При круглогодичном производстве существующий парк цементовозов полностью, даже с избытком на 20%, покрывал бы все потребности грузовладельцев, погасив неизбежную сезонную активность цементных трейдеров. Сезонность наблюдается при перевозках многих грузов, но при этом не превышает 15%, в то время как производство цемента зимой и летом различается в два раза. В

результате зимой более 6 тыс. цементовозов простаивают без работы», – подытожил Виктор Воронович.

Вместе с тем, учитывая социальную значимость перевозок цемента и высокий спрос на подвижный состав в сезон, ПГК применяет диверсифицированный подход, используя вагоны разного рода. Так, компания действовала для перевозки фасованного цемента крытые вагоны, которые, как правило, привлекаются под погрузку высокодоходных грузов. Соответствующие договорённости достигнуты с группой предприятий ЗАО «Евроцемент групп» – «Липецкцементом», «Белгородцементом» и «Осколцементом».

«Стоит отметить, что крытые вагоны сегодня востребованы не

менее, чем цементовозы, и отвлечение их на перевозку цемента может создать их дефицит под перевозку других грузов. Производителям желательно задуматься о возрождении круглогодичного производства и сбыта цемента, что позволит равномерно распределить нагрузку на транспортников», – призывает к решению проблемы Виктор Воронович.

В Трубной транспортной компании (ТТК), входящей в состав группы компаний Rail Garant, заявили, что с III квартала 2008 года по I квартал 2011 года на вагоностроительных предприятиях было произведено не более двух сотен цементовозов, а утилизировано в связи с окончанием срока службы несколько тысяч.

«Ежегодная потребность в строительстве новых вагонов сейчас оценивается в 6–8 тыс. единиц. Теоретически заводы могут построить необходимое количество цементовозов, но не делают этого в связи с тем, что мощности цехов полностью загружены заказами на полувагоны. Именно поэтому в обозримом будущем массового выпуска необходимых вагонов не предвидится, это грозит жёстким дефицитом. Компаний, приобретающих новые вагоны-цементовозы, вынуждены будут установить планку на уровне 1800 руб. в сутки (без НДС) за один вагон. Это именно та ставка, которая необходима для окупаемости нового вагона в семилетний период. Крупные компании, имеющие сейчас в собственности цементовозы, смогут предложить ставку чуть ниже – 1500–1600 руб.», – утверждает директор департамента перевозок строительных грузов ТТК Ольга Плутахина.

Роман Куприн предложил несколько альтернативных вариантов доставки цемента. Он утверждает, что ещё один резерв при дефиците цементовозов – зерновозы. Но в этом году снято эмбарго на поставки зерна за рубеж. Скорее всего, эти вагоны не удастся получить производителям цемента, так как они будут задействованы на вывозе злаковых. Также эксперт предлагает использовать для транспортировки цемента железнодорожные крытые вагоны или полувагоны. В этом случае необходимо использовать влагостойкую упаковку – биг-бэг, термоусадочную плёнку.

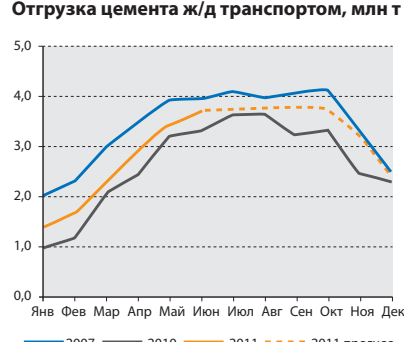
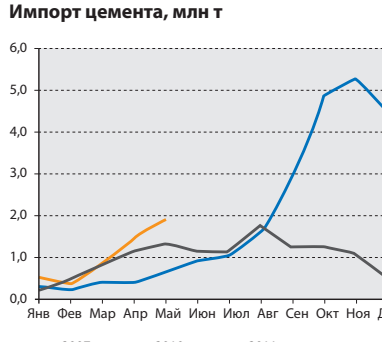
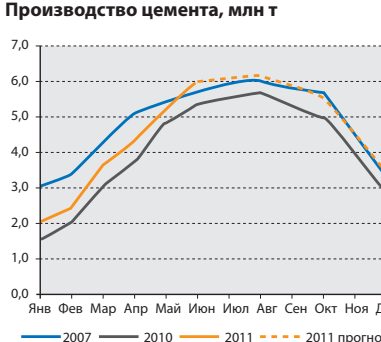
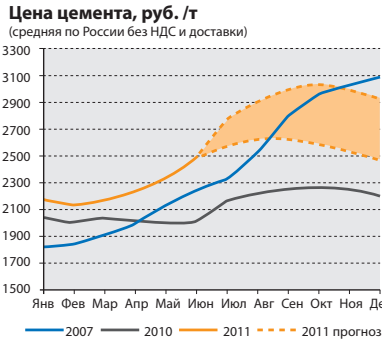
Увеличение парка автоцементовозов как у потребителя, так и у производителей цемента ещё один вариант решения «цементного вопроса». «К сожалению, этот подход сдерживается стоимостью дальних перевозок, что ограничивает возможность транспортировки цемента на большие расстояния. А также приказом Росавтодора, запрещающим эксплуатацию крупнотоннажных грузовиков на федеральных трассах при температуре выше 35 градусов», – считает эксперт.

Исполнительный директор НО «Союзцемент» Михаил Киселёв пообещал, что в ближайшие два года в России будут дополнительно введены мощности по производству 12 млн тонн цемента, что окончательно исключит мысль о дефиците производства. Но и сейчас он не наблюдается. «При потреблении на уровне 54 млн тонн в 2011 году производственные мощности отрасли на сегодняшний день составляют 81 млн тонн», – отметил представитель «Союзцемент».

Татьяна Максимова

В досье

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РОССИЙСКОГО РЫНКА ЦЕМЕНТА



ПО ДАННЫМ СЧЕТОВ

ДИСКУССИЯ

Сомнительная помощь

НЕОБХОДИМОСТЬ СУБСИДИРОВАНИЯ ЭКСПОРТА ЗЕРНОВЫХ ПОКА ПОД ВОПРОСОМ

НА ПРОШЕДШЕМ АНАЛИТИЧЕСКОМ ФОРУМЕ «Россия – Украина – Казахстан: на старте нового зернового года» среди прочих тем обсуждались возможные способы стимулирования экспорта зерновых культур из России в 2011/12 маркетинговом году. Самым вероятным из них участники форума сочли установление льготных тарифов на железнодорожные перевозки зерна на портовые элеваторы. Будет ли в действительности оказана поддержка российскому зерну, пока неизвестно. А нужна ли она в принципе – вопрос дискуссионный.

О возможном введении субсидирования экспорта зерновых на форуме заявил генеральный директор аналитического центра «СовЭкон» Андрей Сизов. Он отметил, что в качестве альтернативы установлению льготных железнодорожных тарифов возможно введение компенсации зерновым экспортёрам в размере \$30–35 за тонну вывезенного зерна. Однако, по мнению господина Сизова, подобная мера всё же не будет введена.

В Федеральной службе по тарифам (ФСТ) «Гудку» сообщили, что на данный момент предложений по установле-



ФОТО: ЯРОСЛАВ ПОРШИНОВ

нию исключительных тарифов на экспортные перевозки зерновых в ведомство не поступало. Однако вице-президент Российского зернового союза (РЗС) Александр Корбут сообщил, что обращение РЗС об установлении льготных тарифов на соответствующие переработки в ФСТ направлялось, но там запросили дополнительные данные. По мнению эксперта, эта мера необходима «для сокращения инфраструктурных издержек при транспортировке зерна, начиная с его отгрузки с элеваторов и заканчивая перевалкой в портах».

Директор департамента стратегического маркетинга ЗАО «Русагротранс» Алексей Федотенков убеждён, что при существующих и прогнозируемых

РОССИЙСКОЕ ЗЕРНО В ЭТОМ ГОДУ МАССОВО ПОЙДЁТ НА ЭКСПОРТ

ценах российского зерна на внешнем рынке и его победах на последних международных тендерах оно в принципе не нуждается ни в какой стимуляции. «В настоящий момент возки в ФСТ направлялось, но там запросили дополнительные данные. По мнению эксперта, эта мера необходима «для сокращения инфраструктурных издержек при транспортировке зерна, начиная с его отгрузки с элеваторов и заканчивая перевалкой в портах».

В досье

Согласно заявлению министра сельского хозяйства Елены Скрянкин, объём экспорта зерна в этом году прогнозируется на уровне 18 млн тонн. Предыдущий прогноз составлял 15–17 млн тонн.

МАРГАРИТА МЕНЬШАКОВА

СОСЕДИ

Итоги полугодия

НА «ПРОСТРАНСТВЕ 1520» РАСТУТ ОБЪЁМЫ ВНЕШНИХ ПЕРЕВОЗОК

В первом полугодии 2011 года железные дороги Содружества демонстрируют рост экспортно-импортных и транзитных перевозок.

За первое полугодие текущего года железные дороги Украины перевезли почти 27,7 млн тонн транзитных грузов, что на 17,4% больше, чем за аналогичный период прошлого года. При этом доля транзитных грузов составляет 12,3%. Их основу составляют: нефть и нефтепродукты (33,3% от общих объёмов), железная и марганцевая руда (21,8%), каменный уголь (16%), химические и минеральные удобрения (10,4%), химикаты (5,7%) и чёрные металлы (4,6%).

Перевозки железной и марганцевой руд за январь – июнь 2011 года увеличились на 112,8%, нефти и нефтепродуктов – на 16,3%, руды цветной и серного сырья – на 60,1%, автомобилей – на 130,4%, химических и минеральных удобрений – на 9,4%.

В то же время уменьшились перевозки чёрных металлов (–37,4%), цветных металлов и изделий из них (–48,2%), зерна и продуктов помола (–51,7%), соли (–29, 2%), химикатов (–1,7%).

Транзит грузов через Азербайджан за январь – июнь



ФОТО: СЕРГЕЙ ВОЛНIN

Железные дороги СНГ в первом полугодии не могли похвастаться на отсутствие грузов

2011 года составил 7817,397 тыс. тонн против 9454,7 тыс. тонн за весь 2010 год. По железной дороге было перевезено 1619,227 тыс. тонн. Объём импортных перевозок составил 4279,604 тыс. тонн против 7931 тыс. тонн в 2010 году. Из них 2759,077 тыс. тонн транспортировалось по железной дороге. Значительную долю в экспорте составила нефть. За указанный период из страны было вывезено

более 20 млн тонн сырой нефти. Из них 561,311 тыс. тонн – по железной дороге. ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» также зафиксировало рост грузоперевозок в первом полугодии. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года он составил 10,7%. На долю импорта пришлось 583,5 тыс. тонн, а экспорт составил 194,4 тыс. тонн.

Галия Шакирова

Поступок

Забывтые герои

Медики, боровшиеся за жизни пострадавших при крушении пассажиров, остались в тени чужой славы

Волею случая мне довелось стать свидетелем печального известного крушения скорого поезда «Аврора» на перегоне Березайка – Попла-венец Октябрьской желез-ной дороги 16 августа 1988 года. Я видел героические усилия, которые предприни-мались для спасения жизни пассажиров. «Каждая трагедия страшна сама по себе, но одно дело слышать, что где-то гибнут люди – их тоже жалко, но ты их не видишь и не знаешь. И другое – когда ты лично видишь горе и оно глубоко западает в душу, оставляя незаживающие раны в сердце», – писал я потом в книге «Ещё многое надо успеть».

Первыми пришли тогда на помощь пострадавшим медики железнодорожной больницы станции Бологое, она находи-лась ближе всех. Я знаю, что благодарные пациенты потом несколько лет переписывали-сь с заведующим травматологи-ческим отделением Андреем Сырых, который сутками не отходил от их постелей. С главным врачом этой больницы хирургом Людмилой Цветковой медперсоналу до-велось пережить ещё две тра-гедии – крушения «Невского экспресса» в августе 2007-го у станции Малая Вишера, а в ноябре 2009 года – на пере-гоне Угловка – Лыкошино. До сих пор в памяти Людмилы Николаевны живы страшные картины последствий злодея-ний, которые сотворили тер-рористы. Я записал её рассказ по горячим следам.

«22 ноября в 22 часа по мо-бильной связи нам сообщили о крушении поезда в районе станции Угловка. Мы немед-ленно связались со своим ру-ководством, с представителем МЧС и позвонили на «03». А в узловой поликлинике на ста-нции Бологое объявили сбор персонала, задействованного в оказании экстренной помощи при ЧС. Прибыли заместитель главврача Нина Арсеньева, хи-рург Андрей Сырых, главная медсестра Евгения Тулина, медсестра Людмила Семичева и другие. А в 22.30 на перегон отправились санитарные ма-шины с медицинскими бри-гадами, в том числе и с хирур-гами, на борту. Ехали долго. Тёмной ночью ползли по бездорожью под



ФОТО: СЕМЕННЫЙ АРХИВ

Три крушения поезда – три трагедии пережила главный врач Людмила Николаевна Цветкова

морозящим холодным дож-дём. Ориентиром, что едем правильно, были брошенные в грязи легковые машины. И тут в свете фар появились поле и большое скопление ав-томобилей. «Всё, приехали», – мелькает мысль. Но нам указывают на съезд с дороги в сторону леса, мол, «только там вы проедете».

Но подъехать ближе к ме-сту трагедии не удалось – до-рога превратилась просто в тропу. Впереди за деревьями стоял гул, в темноте мелькали проблески фонарей и доно-сились запахи гари. Казалось, воздух тёмной ночи там, над путями, совершает какое-то медленное движение. И мы пошли туда. Хорошо, что у нас были фонарики, потому что ни одной «свечи» на пути эвакуации ещё не было по-ставлено. На полотне стояли люди, лежали пострадавшие – одни просто на земле, другие на спинках кресел и дверях вагонов. Кто-то стонал, кто-то лежал молча. Часть людей со-вершала какое-то хаотичное перемещение, будто впростра-ции. На откосе были сложены горой дорожные сумки, вещи, ноутбуки. Тут же лежали и по-гибшие пассажиры.

Помню, кто-то в пого-нах, увидев нас в халатах и с носилками, воскликнул: «Наконец-то!» Спросил, кто из медиков главный, а узнав,

что я, предложил: «Давайте займёмся сортировкой». Но сортировать некогда – надо помогать пострадавшим. Их много, а нас мало. Из цен-тра требовали информацию: сколько людей пострадало при крушении, их паспортные дан-ные. Но вокруг стонут: «Что ж вы так долго ехали? Здесь так холодно!» Где тут выяснять чьи-то данные? «Мы сейчас, миленькие, мы быстро, сей-час будет тепло, в машине со-греетесь!» – повторяли мы как заведённые. И кололи анальге-тики, перевязывали.

Это для пострадавших время тянулось долго, а для нас оно бежало. Наш хирург Андрей Иванович помогал извлекать последних пассажиров из ле-жащего на боку вагона. Тем временем подъехали сани-тарные машины из Валдая, Боровичей и других мест. По-явились ребята в форме МЧС, и эвакуация пошла полным ходом. Вижу: пожилая полная женщина лежит на двери из вагона, очень бледная, стонет. Похоже, у неё травма бедра и позвоночника. Фиксируем ремнями, шарфами. Эмче-зовцы сразу уносят постра-давших на носилках и под-ручных средствах в машины. Хотя до них всего 200–300 ме-тров, но идти по грязи и под откос тяжело. В «санитарки» старого образца удаётся по-местить сразу по трое носилок

с лежащими, а в новые входят только одни(!), поэтому люди едут сидя. Машины отъез-жают. А я отмечаю, сколько человек и куда увезли. Пыта-юсь уточнить общие списки с сотрудниками МЧС: получа-ется, отправили 49 человек, в том числе 6 – без сознания. Погибших – 21.

Подходят мужчина и пожи-лая женщина, видно, из мест-ных, говорят, что много ране-ных ещё в здании подстанции (в 500 метрах) и человека 2–3

зываем, накладываем шины, делаем инъекции. А некото-рым – и капельное вливание, при этом флакон держит тот, кто может сидеть на корточ-ках или стоять рядом. И опять уговариваем потерпеть. «Ско-рые» подвезают одна за дру-гой. Последних пострадавших увозит большая военная «ле-тушка» в госпиталь.

Около двух ночи эвакуация закончилась. Осталось двое мужчин без верхней одежды, наотрез отказавшихся поки-

Почему-то в одном списке награждённых оказались врачи, самоотверженно спасавшие жизнь людей на месте крушения поезда, и чиновники, не выходившие из своих кабинетов

в доме на другой стороне до-роги. Это там жила женщина, ставшая потом героиней телепередач. Света в доме не было. В комнате на диване ле-жал один молодой мужчина. Недалеко от дома обнаружен ещё один пассажир, которому кто-то пытался закрепить сло-манную конечность доской от забора. Оказав им помощь, бригада бежит к подстанции. Там картина ужасная: помеще-ние набито пострадавшими, среди них было 18–20 человек с тяжёлыми травмами. У кого-то рвота с кровью, кому-то нечем дышать. Один жалуется на боли в спине и конечностях, а другой сидит в глубоком шоке, растеряв кровь по лицу. Рядом с ними те, кому уже ничем не поможешь. И снова перева-

нуть место катастрофы. Через некоторое время один из них падает в обморок. Оказываем и ему помощь, укладываем на носилки. Несмотря на про-мозглую погоду, нам жарко и хочется пить. У подстанции замечаю машину бывшего ОРСа и прошу бутылку воды. «Людмила Николаевна, мо-жет, вам бутерброд?» – спра-шивают меня. «Конечно, но, если можно, не один – нас пя-теро». Если б знала, просила бы больше, потому что донесла своим только один, остальные раздала по дороге.

Всё это время отвечаем на бесконечные звонки из Мо-сквы и Санкт-Петербурга. Из управления дороги и ОАО «РЖД» чуть ли не ежеминутно запрашивают информацию.

Той страшной чёрной ночью медицинская помощь постра-давшим была оказана прямо «в поле», раны обрабатывали и накладывали повязки, как на войне, может, не по всем правилам асептики и анти-септики, но это спасло не одну жизнь. Как потом выяснилось, в близлежащие больницы было доставлено 67 человек, из них 16 – в тяжёлом состоянии и 20 – в состоянии средней тя-жести. Только два человека скончались при транспорти-ровке из-за несовместимых с жизнью травм. Пострадавших приняли провинциальные больницы. Оттуда велась опе-ративно эвакуация в лечебные учреждения Москвы и Санкт-Петербурга.

А на месте трагедии уже требовалась помощь тем, кто сутками не спал, занимаясь ликвидацией последствий кру-шения, – у одного было плохо с сердцем, у другого предбмо-рочное состояние. А третий – на грани гипертонического криза. Человеческая психика не справлялась с тем, что при-шлось пережить.

С рассветом стало совсем холодно. И наконец, когда мы сделали своё дело, нам разре-шили ехать домой, в Бологое.

...Вот уже несколько дней дома стоят сапоги, которые я почему-то не могу вымыть. Ха-лат, в котором там была, сразу выбрасываю. И с той страшной

Уже замечено: «героями» репортажей часто стано-вятся те, кто ближе оказался к «микрофону» или случайно попался на пути шустрого репортёра. Вот и тут главной героиней телепередач стала 78-летняя женщина, которая в полной темноте и в состоя-нии стресса спасла десятки пострадавших, приютив их в маленьком своём домике. Несомненно, эта добрая жен-щина многое пережила в ту ужасную ночь и помогла лю-дям, чем могла. ОАО «РЖД» отблагодарило её от всей души, построив новый дом и вручив знак «Почётный же-лезнодорожник». Нас тоже тронуло её бескорыстное ве-ведение, и мы рады наградам, которые она получила.

А вот своих врачей компа-ния отметила гораздо скром-нее. Они ведь просто выпол-няли свой долг, банальную работу в соответствии со своими обязанностями. Врачу с 30-летним стажем, участ-нице спасения пострадавших во время уже трёх крушений, вручили «благодарность» в рамочке и букет цветов. По-том прислали в больницу ещё несколько грамот с просьбой вручить их от имени высокого руководства. Всё это приятно, но... Минздравсоцразвития отметило часть врачей благо-дарностями, но в одном списке оказались медики, самоотвер-женно работавшие на месте крушения, и чиновники, не выходившие из своих кабин-етов. И это как-то не укладыва-ется в душе.

Людмила Николаевна со свойственной ей интеллигент-ной скромностью поделилась тогда со мной переживания-ми. «Представляете, – гово-рит, – я приехала из Москвы, меня девчонки обступили, ра-дуются: мол, наверное, тебе к благодарности и премию до-бавили министерскую. А мне им стыдно сказать, что не на что было даже купить ко-робку конфет тем, с кем рабо-таем многие годы и спасли от смерти десятки людей».

И с тех пор я не могу забыть этот разговор. Саднит в душе занозой. Может, всё же на-грады найдут героев?

Анатолий Иванов,
почётный
железнодорожник,
помощник
члена Совета Федерации
Федерального собрания РФ

Разъяснение

И опоздавшим заплатят

Даже если пенсионер не вовремя предоставил данные, помощь из фонда «Почёт» он всё равно получит с учётом пропущенного периода

Благотворительный фонд «Почёт» начал сбор данных ветеранов железнодорожной отрасли. И хотя процедура эта ежегодная, у пенсионеров всё же возникают вопросы.

На учёт в этот фонд, создан-ный РЖД специально для поддержки вышедших на за-служенный отдых работников, пенсионеры передаются ка-дровой службой предприятия сразу после увольнения.

Ветераны ОАО «РЖД», ко-торые вышли на пенсию до 1 января 2008 года, по Коллек-тивному договору компании ежемесячно получают матери-альную помощь в размере от 300 до 450 руб. (в зависимости от стажа работы), а имеющие звание «Почётный железнодо-рожник» – дополнительно 450 руб. к этой сумме. Те, кто встал на учёт после 2008 года, имеют право на единовременную по-мощь к Дню пожилого чело-века – 200 руб. Пенсионеры дочерних компаний получают поддержку через фонд по усло-виям Коллективного договора, действующего в их организа-ции. Всего «Почёт» обслужи-вает сейчас 564 тыс. человек.



ФОТО: ВАЛДИМИР КУГОВИЧ

В любом возрасте люди меняют фамилии, паспорта и место жительства

В базе фонда содержится информация о реквизитах каждого пенсионера – имя, фамилия, отчество, данные паспорта и банковского счёта, страховой номер индивиду-ального лицевого счёта.

Как разъяснили специали-сты фонда, ежегодно инфор-мационная база должна об-новляться, так как люди мо-гут менять место жительства, паспорт и даже фамилию. Для

того чтобы получить текущие сведения о пенсионерах, со-стоящих на учёте, фонд рас-сылает письма, на обратной стороне которых напечатаны заявления. Их следует запол-нить, заверить в кадровой службе предприятия, с кото-рого человек уволился, или в Совете ветеранов. Если такой возможности нет, то к заяв-лению прилагается справка с места жительства. Все до-кументы нужно отправить в фонд «Почёт» не позднее ноября 2011 года по адресу: 107014, Москва, а/я 129.

– Такой срок установлен для того, чтобы в течение де-кабря ввести все полученные данные в базу и уже с начала 2012 года выплачивать пен-сионерам материальную по-мощь, – пояснил исполнитель-ный директор фонда Алексей Петров. – Если пенсионер не пришлёт заявление, то до конца нынешнего года поря-док выплат для него не поме-няется, а вот с января, увы, мы будем вынуждены прекратить выплаты.

Тем не менее и для «опо-здавших» с высылкой данных предусмотрена возможность возобновления выплат в бу-дущем году. Достаточно об-ратиться по этому поводу по контактному телефонам фонда – 8-499-262-36-27 или 8-499-262-41-37. Пенсионеру будет повторно выслан бланк заявления, и помощь он смо-жет получать с учётом пропу-щенного периода.

Кроме того, все подро-бности о Благотворительном фонде «Почёт» и информаци-онной рассылке можно узнать на официальном сайте орга-низации www.pochet.ru.

Елена Кудрявцева

Инициатива

Добрая помощь

У детского дома появились шефы



Совет молодёжи Центра фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД» выступил с инициативой начать акцию помощи детским домам. Руководство ЦФТО тут же поддержало эту идею.

Первым в списке добрых дел стал детский дом в посёлке Удельная Московской об-ласти, находящийся под патронатом благотворительного фонда «Расправь крылья!».

После встречи представителей Совета молодёжи с руководством фонда было решено для начала привести в порядок терри-торию детского дома. В один из выходных дней туда выехал актив совета вместе с молодыми сотрудниками компании. Они

У дружной команды любое дело в руках спорится

привели в порядок зелёные насаждения, обновили газоны и пешеходные дорожки. И сами были довольны, и ребятишкам до-ставили удовольствие. Руководство дет-дома их от души поблагодарило.

Как сообщили «Гудку» в Совете моло-дёжи, это только начало их сотрудниче-ства с фондом. Скоро появятся и другие адреса, где требуется помощь молодых рук. А в Удельной они уже договорились с руководством детского дома о проведении тематического вечера, посвящённого Дню знаний.

Ольга Крылова
Фото автора

ОПРОС

Как стать миллионером

Большинство россиян считают себя бедными

Фонд «Общественное мнение» провёл исследование и выяснил, что лишь 1% россиян считают себя богатыми. В то же время 45% признаются в собственной бедности.

На вопрос «как стать богатым?» россияне со средним достатком (53%) и соотечественники с низким достатком отвечают совершенно по-разному. Так, среднеобеспеченные люди считают, что деньги появляются благодаря хорошему образованию и высокой квалификации (33%), а бедные уверены, что стать богатым можно только в том случае, если у человека есть связи с нужными людьми (39%), а также ловкость, хитрость и умение обмануть (32%).

Упорный труд и высокую квалификацию как необходимые условия для зарабатывания денег указывают лишь 16% и 18% малообеспеченных россиян. Зато, по их мнению, большую роль в обогащении играет первоначальный капитал (27%), в то же время для людей со средним достатком этот фактор менее значим (23%) и уступает упорному труду (27%).

Более обеспеченные люди склонны верить в значимость талантов и везения: 15% уверены, что без удачи ничего не получится, 8% добавляют, что для зарабатывания больших денег нужны определённые способности. При этом только 12% «бедных» считают заработанные богатыми миллионы результатом везения или таланта.

Любопытно, что более половины опрошенных (55%) безразлично или положительно относятся к обеспеченным соотечественникам. С другой стороны, каждый пятый (21%) чувствует к ним неприязнь, а четверть россиян (23%) пока не определились со своим отношением к богатым.

По мнению руководителя отдела социологических исследований Института национального общественного проектирования Михаила Тарусина, «это вполне нормальное соотношение».

«В других странах картина бывает примерно такая же, в независимости от действительного экономического положения людей, которые себя оценивают. Средний класс по самооценке всегда гораздо выше,

чем он является на самом деле, точно так же, как и количество бедных может быть значительно больше, чем в реальности. Это зависит не от реального положения людей, а от того, как человек ощущает себя в своём окружении», – рассказал «Гудку» эксперт.

«Поэтому такой принцип стратификации очень приблизительный и, как правило, неверный, он не определяет социальную группировку людей в обществе. Это только один из признаков, который должны дополнять другие, объективные, то есть реальный доход семьи, реальный личный доход, уровень образования, социальное положение людей. И только тогда можно говорить о какой-то действительной картине социального расслоения общества», – подчеркнул Тарусин.

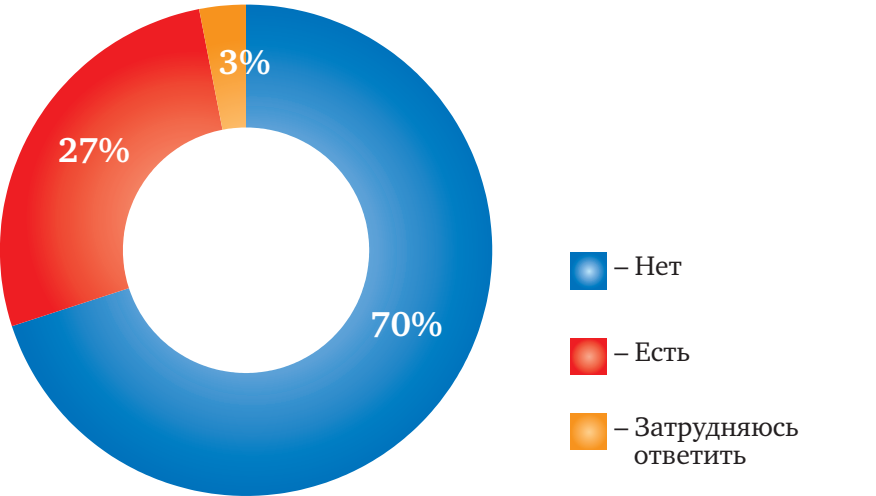
Опрос показывает существенные расхождения между двумя группами по ключевым позициям, прокомментировала данные ФОМ его сотрудник Екатерина Шумакова.

«Получается довольно цельная картина по критерию успеха, а самое ценное – мнение тех людей, которые чего-то добились. Люди со средним достатком – это те, кто осознанно себя отнёс не к бедным, то есть они свой успех уже как-то оценили. Это некое удовлетворительное для них состояние их сегодняшнего уровня жизни, которое они оценивают как среднее, но не бедное. Получается, что для достижения успеха нужно вкладываться. Нужно вкладываться в образование – а это существенный на определённом этапе жизни личный вклад (и интеллектуальный, и волевой, да и ресурсный), – и, что самое показательное, необходим упорный труд. Для населения в целом ценность этих факторов с 1998 года сильно не изменилась (21% – в 1998-м, 22% – в 2011 году), они занимают пятую позицию в рейтинге. Но если мы рассмотрим не население в целом, а именно сравним разные группы, то те люди, которые придерживаются «достижительных» стратегий, которые уже чего-то добились на сегодняшний день, необходимость такого подхода указывают в качестве одного из главных условий успеха», – считает эксперт.

Дарья Иванова

В досье

Есть ли богатые в вашем окружении?



Инициатива

Спорные карты

Патриотическому воспитанию мешают географические неточности

Сахалинские депутаты внесли на рассмотрение депутатов Госдумы законопроект, в котором предлагается штрафовать тех, кто грубо искажает изображение территории страны.

Под «грубым искажением» депутаты предлагают понимать изображение территории России без одного из регионов или без территорий, на которые претендуют иностранные государства. За нарушение установленных правил присвоения или употребления наименований географических объектов предлагается ввести штраф от 500 до 20 тыс. руб. в зависимости от того, частное это лицо или юридическое. За повторное правонарушение предусмотрены более высокие штрафы – до 30 тыс. руб. для юрлиц.

Как отмечается в пояснительной записке к законопроекту, длительное время иностранными государствами и их сторонниками внедряются в массовое сознание искажённые изображения современной территории России. «С помощью различных средств коммуникации искажённые изображения получают большое распространение и представляют всё возрастающую опасность для важ-



Территорию нужно изображать правильно

нейших и подлежащих охране конституционных ценностей нашей страны», – говорится в записке. При этом правильное изображение территории страны имеет познавательное значение и является необходимым элементом патриотического воспитания граждан.

Представители власти считают, что инициативу сахалинских депутатов стоит поддерживать. «Действительно, это проблема, и её решать надо на законодательном уровне. При доработке у этого проекта может быть будущее», – сказал «Гудку» член думского комитета по безопасности

Геннадий Гудков. – Ведь подобное искажение территории страны в публичных изданиях не столько влияет на патриотическое воспитание граждан, сколько на политический диалог между, например, Россией и Японией. Подобные прецеденты дают лишний повод». Эксперты считают, что ужесточение законодательных норм не повлияет на сознательность соседних стран. «Сахалинские депутаты сильнее других ощущают на себе всю остроту этой проблемы», – отметил эксперт Центра политической конъюнктуры Павел Салин. – Их соседи, Китай и Япония, в своих учебных пособиях публикуют карты, где некоторые территории Дальнего Востока считаются китайскими, а Курильские острова – японскими». Однако, по его мнению, предложенный на рассмотрение законопроект едва ли является действенным решением проблемы. «Получается, что закон со всеми его штрафами коснётся лишь российских граждан, а в иностранных публикациях по-прежнему территорию РФ будут изображать то без Курил, то без Дальнего Востока, Калининграда и т.д.», – отметил Павел Салин.

Татьяна Губина

Лицензирование

Частники срулят

С введением новых правил для таксистов многие из них перейдут в разряд нелегалов



ФОТО: СЕРГЕЙ ВОЛКОВ

В Москве на этой неделе начался приём заявлений от водителей, желающих официально заниматься перевозкой пассажиров. В остальных регионах таксистов в муниципалитетах пока не ждут, однако и там процесс сбора заявлений не за горами, ведь с 1 сентября вступает в силу закон, направленный на борьбу с нелегальными перевозчиками.

По новому порядку, чтобы заниматься извозом на легковушке, необходимо получить разрешение. Выдаётся оно на каждую машину, на которой водитель планирует таксовать. При этом заниматься перевозками имеют право только водители, имеющие общий стаж вождения не менее 5 лет либо подтверждённый трудовой стаж 3 года.

Граждане, работающие не на собственном автотранспорте, получить разрешение не смогут. «Машина, к примеру, арендована, человек работает в таксопарке. Кто перед пассажиром отвечает? Таксопарк, владелец транспортного средства или арендовавший его водитель? Пассажир должен знать, за что платит», – отметил директор Московского транспортного союза Юрий Свешников.

У таксопарков должны быть свои машины, и все – в надлежащем состоянии. Каждые полгода транспорт должен проходить техосмотр. Обязательное требование – нанесение «шашечек», установка оранжевого фонаря и наличие таксометра в машине (или квитанций). В салоне также должны быть подробная информация о тарифе, визитка водителя с фото, информация о компании-перевозчике и органе, выдавшем разрешение на деятельность

по пассажирскому извозу. Есть и другие новшества, которые, по мнению самих водителей, «похоронят» легальное такси. В столице по этому поводу в конце июня даже устроили акцию протеста.

Однако в Московском транспортном союзе, объединяющем крупных операторов такси, удивлены такой позицией: «Наличие фонаря, таксометра, техосмотра стало обязательным ещё в 2007 году. К тем, кто возмущается требованиями, возникает резонный вопрос: почему у вас до сих пор этого нет?»

Дело в том, что закон с положениями, напугавшими таксистов по всей стране, был принят ещё в 2007 году. Но поскольку ответственность за неисполнение его требова-

дивидуальным предпринимателям советуют заключить договоры с каким-нибудь медучреждением и автопарком. На деле это означает, что водителю-частнику придётся тратить время на поездку до больницы и стояние там в очереди.

Кроме того, заниматься деятельностью по перевозке пассажиров таксист имеет право только в том регионе, где получил лицензию. А если он повёз пассажира в соседнюю область, если взял попутчиков по дороге домой? В законе подобная ситуация не прописана чётко, и получается, что реализация этого пункта будет зависеть от его понимания инспектором ГИБДД. Проблема может и не быть, если два или более субъекта Федерации подпишут соглаше-

Наличие фонаря, таксометра, техосмотра стало обязательным ещё в 2007 году

ний не была определена, нормативный акт попросту не работал. Принятием поправок к техрегламенту эта оплошность исправлена. С 1 сентября, когда он вступит в силу, инспектора ГИБДД смогут штрафовать нелегалов, а также официальных таксистов, не выполняющих нормативы, на 5 тыс. руб.

Тем не менее мелкие перевозчики указывают на объективные причины, по которым работать на рынке с введением новых правил им будет чрезвычайно сложно. В частности, перед каждым выходом на линию водитель должен проходить медосмотр, а транспортное средство – техосмотр на выявление неисправностей (результаты того и другого предъявляются водителем по требованию сотрудников ГИБДД). Ин-

ние, позволяющее работать на территории обоих при наличии разрешения одного из них, пояснил «Гудку» Юрий Свешников. Правительства Москвы и Московской области уже подписали подобный документ. Однако сколько времени уйдёт на то, чтобы легализовать все маршруты вездесущих таксистов, остаётся только догадываться.

Всё это закончится, как прогнозируют сами участники рынка, переходом нынешних частных перевозчиков в разряд нелегалов. Попросить пассажира в случае чего представиться соседом, знакомым или родственником всё-таки проще, чем выполнить все требования государства.

Ксения Громова

Регулирование

Балльная миграция

Приезжающим на заработки станет сложнее обустроиться

Директор ФМС Константин Ромодановский рассказал на заседании в Общественной палате о введении балльной системы отбора мигрантов.

По его словам, согласно новой концепции миграционной политики такими критериями могут стать возраст, образование, профессиональная подготовка, способность к адаптации и прочее. «Критерии могут меняться в зависимости от изменений демографической ситуации и условий на рынке труда. С помощью проходного балла можно ограничивать количество людей, получающих вид на жительство, не влияя при этом на качественный состав претендентов», – подчеркнул Ромодановский.

Тем временем эксперты расходятся во мнениях, насколько благотворно новая концепция скажется как на миграционном вопросе в целом, так и на жизни мигрантов. После введения балльной системы и отмены возможности временного проживания будущим мигрантам придётся непросто, считает миграционный консультант Сергей Килизов. «Планируется, насколько мне известно, отменить ступень временного проживания и сразу переходить к виду на жительство, но человек попадает в рамки повышенных требова-



ФОТО: ИТАР-ТАСС

Знания и умения гастарбайтеров облекут в цифры

ний по сравнению с временным проживанием», – отметил он. По его словам, участие в балльной системе для простого человека, у которого в России нет ни работы, ни родственников, ни других корней, будет затруднено.

Кроме того, Сергей Килизов добавил, что нововведения не решают многие уже имеющиеся проблемы в этой сфере, в частности нелегалов «поневоле» – выходцев из бывших республик СССР и их детей. «Их десятки тысяч, у них нет документов, но они проживают здесь уже десятилетиями. Новая миграционная политика не решает застарелую проблему», – сказал он «Гудку».

Ведущий научный сотрудник Центра исследований межнациональных отношений Института социологии РАН Владимир Мукомель сообщил, что говорить о введении балльной системы

Есть мнение

Николай Уваров, проводник Новосибирского пассажирского вагонного депо Западно-Сибирского филиала ОАО «Федеральная пассажирская компания»: – Впервые в миграционной политике начали происходить по-настоящему дельные изменения. Не могу утверждать, хороши новые критерии или плохи. Но уже тот факт, что государство не будет кланяться у открытых ворот всем гостям подряд, говорит о многом. Наконец-то мы учимся уважать свои принципы и интересы. А ещё балльная система отбора мигрантов с этической стороны, на мой взгляд, является знаком уважения к своим собственным гражданам.

ПРОЕКТ

Очевидно и вероятно

В НАШЕЙ СТРАНЕ ПОЯВИТСЯ НАУЧНЫЙ ТЕЛЕКАНАЛ

Группа молодых учёных из Института проблем развития науки (ИПРАН) РАН работает над проектом онлайн-телеканала Science-TV.

Как сообщил научный сотрудник института Иван Воробьёв, помимо сюжетов для широкой аудитории, по нему планируют транслировать лекции учёных и различные конференции.



СКОРО НАУЧНЫЕ ОПЫТЫ МОЖНО БУДЕТ УВИДЕТЬ В РЕЖИМЕ ОНЛАЙН

Согласно планам новый ресурс запустят уже в конце нынешнего года. Это будет мультимедийный портал как для просмотра, так и предлагающий учёным дополнительные сервисы, с помощью которых они смогут презентовать свои разработки, опыты и тому подобное.

Для этого достаточно купить веб-камеру с хорошей чёткостью и разрешением, записать с её помощью рассказ о своей деятельности. Затем отснятый материал отправить на научный телеканал, где выпускающий редактор и видеодизайнер после обработки выложат его на портале. В настоящее время уже тестируется сайт канала. Его цель – популяризация проводимых исследований. В этих целях на Science-TV будет появляться дайджест лучших мировых и российских научных новостей. Запланированы циклы передач, посвящённые крупным академикам, светилам науки, таким, как Жорес Алфёров, Виталий Гинзбург, и многим другим.

Все видеоматериалы будут разделяться на пять приоритетных направлений развития науки и технологий. Это облегчит посетителям поиск интересующей информации. На первом этапе на канале ежедневно будут показывать видеосюжеты, которые будут повторять каждый час. А затем у него появится нормальная сетка вещания. Разработчики проекта рассчитывают на самую широкую аудиторию, в том числе на подрастающее поколение и людей, которые просто интересуются наукой. По мнению Ивана Воробьёва, весьма хорошим результатом будет, если на сайт нового ТВ будут ежедневно заходить хотя бы 100 тыс. человек.

В соответствии с расчётами сотрудников института, на запуск проекта потребуется порядка 30 млн руб. Авторы идеи надеются на первых порах на финансовую помощь со стороны Минобрнауки и РАН. А после активного развития в Интернете можно будет частично отказаться от государственного финансирования и перейти на коммерциализацию канала. Например, ввести платные услуги для потребителей информации и перевести трансляцию на крупные спутниковые каналы.

Андрей Стрельцов

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

250 млн

руб. готов выделить Минфин на реализацию проектов в области повышения энергоэффективности отечественной экономики. Согласно проекту постановления Правительства РФ, министерству предлагается выдавать на льготных условиях государственные гарантии для получения кредитов или облигационных займов на эти цели.

Их сумма должна составлять не менее 250 млн руб. по энергосберегающим проектам в сфере ЖКХ. А для проектов, направленных на повышение энергетической эффективности в промышленности, госгарантии планируется предоставлять на сумму 500 млн руб. на срок от 4 до 20 лет.

Андрей Владимиров

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 № ФЭ77-19219.

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

Главный редактор: Александр Ретинин

Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересалкин, Валерий Покорель (ответственный секретарь)

Выпускающие редакторы: Павел Беловок, Анна Зограф

Редакторы отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональных), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (науку), Юрий Сушинин (информации), Владимир Тихо (культуры и спорта), Яна Хазахметова (социальной политики и писем), Алексей Чекалов (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Крайнов (макет)

Советник главного редактора: Валентин Запелов [Научная редактор: Анатолий Хадорковский

Номер вела Анна Зограф.

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

Телефоны собственных корреспондентов: Калининград (4012) 58-65-82 | Москва (499) 262-18-66 | Н.Новгород (8312) 48-46-74 | Ростов-на-Дону (863) 259-55-25 | Самара (846) 303-49-97 | Санкт-Петербург (812) 457-69-45 | Саратов (8452) 41-66-64 | Хабаровск (4212) 77-80-29 | Челябинск (351) 268-41-09 | Ярославль (4852) 79-39-13.

Рукописи не рецензируются и не возвращаются | При перепечатке ссылка на «Гудок» обязательна. Набрано и сверстано в РИЦ (газеты «Гудок»

История

Самурайские раритеты

Японцы едут на Сахалин посмотреть технику своих родителей

В железнодорожном музее Южно-Сахалинска собрана редкая узкоколейная техника японского и отечественного производства.

Разнообразная и непривычная железнодорожная техника бросается в глаза сразу, ещё на подходе к музею. Ещё бы – экспонаты здесь необычные, ведь ширина колеи пути на Сахалине заметно уже материковой – 1067 мм. А кроме того, часть раритетов – свидетельство японского присутствия на острове в первой половине прошлого века, когда его южная часть носила название Карафуто.

Вот снегоочиститель внушительного и даже несколько устрашающего вида. Это «Вадзима» 1939 года постройки – хорошо зарекомендовавшая себя машина для борьбы с обильными снегопадами, постоянными спутниками местных зим. Его мощный резец буквально выгнулся в толщу снега, заматавшего железнодорожное полотно. И после освобождения Южного Сахалина он долгое время успешно эксплуатировался на дороге.

– «Вадзима», как и другой японский довоенный снегоочиститель «Паровой ротор», – гордость нашего музея, – отмечает работник музея Юрий Просёлков (на фото слева). – Обе машины не один раз выручали сахалинских железнодорожников в экстремальных зимних условиях.

Среди экспонатов немало техники, произведённой в Японии и после 1945 года. К примеру, пассажирский вагон дизель-поезда «Киха-58» или грузоподъёмный кран «Сумитомо», прослуживший более сорока лет в восстановительном поезде станции Южно-Сахалинск.

Конечно, выставка не отражала бы всю историю железнодорожного транспорта на Сахалине без образцов отечественного машиностроения. Рядом растянулся целый поезд из пяти вагонов с тепловозом ТУ7-015, работавший на ещё более узкой колее – шириной всего 750 мм. Использовался такой подвижной состав на ныне исчезнувшей дороге Оха – Ноглики протяжёностью около 230 км. Узкоколейку построили в 1950–1960-е на севере Сахалина, когда там началась активная добыча углеводородов. До последнего времени она обеспечивала



ФОТО: СЕРГЕЙ ЛАШИНСКИЙ

Юрий Просёлков с удовольствием показывает соотечественникам и соседям мощную технику

доставку грузов на промыслы и в посёлки нефтяников. Но лет пять назад владелец железнодорожной линии, посчитав дорогу нерентабельной, выставил её на торги. Новый же хозяин разобрал пути на металлолом, хотел и технику отдать на распил, но железнодорожники попросили сохранить для истории.

Хранитель раритетов Юрий Аркадьевич подолгу может рассказывать о каждом экспонате. Тем более о многих имеет представление не понаслышке, поскольку сам локомотивщик. Наездил тысячи километров по островной «железке» во всех направлениях – от Шахты до Ильинска, от Южно-Сахалинска до Холмска, от Корсакова и до самой северной островной станции Ноглики.

Более полувека назад паренёком пришёл он в паровозное депо станции Взморье. Начал с кочегара, затем обучился на помощника машиниста, машиниста. Освоил вожженье всех видов локомотива, составлявших тогда основу парка островной магистрали. От японских и американских паровозов серии D-51 и Ш до бегущих и по сей день тепловозов ТТ-16 Людиновского завода. Доводилось водить и путевские самоходки.

Юрий Просёлков руководил локомотивными депо во Взморье, Тымовске, Южно-Сахалинске, а затем и службой локомотив-

ного хозяйства Сахалинской дороги. После выхода на пенсию в 1995-м ещё восемь лет работал главным инспектором госинспекции по надзору на железнодорожном транспорте на СахЖД. В 2004-м – очередная веха: по просьбе начальника дороги возглавил только открывшийся музей истории островной магистрали.

Предложение было вполне логичным, поскольку без энтузиазма Юрия Аркадьевича в данном деле не обошлось. Музей пришлось создавать буквально на пустом месте. С двумя помощниками Просёлков сделал ремонт в отведённом помещении, оборудовал стенды и стеллажи, продумал тематику экспозиций.

Внутри музея также немало интересных свидетельств истории. Редкие чёрно-белые фотографии и документы, множество железнодорожных артефактов: керосиновая лампа обходчика пути, станционный колокол, кусок рельса, отлитого на одном из Демидовских заводов в 1911 году, письменный прибор последнего японского начальника железной дороги на Южном Сахалине. Перечислять можно долго. Некоторые раритеты приносили обычные люди.

В прошлом месяце Юрия Просёлкова вновь проводили на заслуженный отдых. Но он в свои 73 года продолжает работать в музее, встречает посетителей.



ФОТО: СЕРГЕЙ ЛАШИНСКИЙ

– Аудитория музея – в первую очередь юные железнодорожники с Малой железной дороги, затем курсанты дорожно-технической школы. Но приходят не только те, кто связан с железной дорогой, немало и молодёжи, и пенсионеров, и, конечно, приезжих, туристов, в том числе и иностранцев, чаще других – из Японии, – говорит он.

Железнодорожный музей упомянут во всех региональных туристических справочниках и путеводителях.

– К нам постоянно поступают предложения по организации экскурсий на исторические железнодорожные объекты острова, и в первую очередь от японцев, чьи родственники некогда работали на магистрали или проживали на территории Южного Сахалина в период Карафуто, – рассказывает директор туристического агентства «Би-Томо» Ирина Ли.

Кстати, в текущем году в Министерство транспорта от ОАО «РЖД» были поданы документы на присвоение статуса территориального музея-заповедника нескольким объектам транспортной инфраструктуры, принадлежащим различным филиалам компании. Среди них и железнодорожная линия Южно-Сахалинск – Холмск, построенная в 1920-х годах и сейчас не эксплуатируемая.

Павел Усов, соб. корр. «Гудка»
Хабаровск

Инициатива

Лавка странствий

Новая скамья помогает выбрать дальнюю дорогу

В Парке Тысячелетия города Ярославля появилась скамейка-паровоз. Сидя на ней, можно загадать желание о дальнем пути, увлекательном путешествии.

Задник лавки выполнен из металла в виде силуэта паровозика с окошком машиниста, из которого ярославцы и гости города с удовольствием выглядывают при фотографировании. Артефакт установлен по инициативе и на средства Северной магистрали, предложившей создать Аллею городских легенд.

«Каждая оригинальная дизайнерская парковая скамья на этой аллее будет представлять одно из предприятий города, символизировать одну из сторон его культурной и экономической жизни», – поясняет начальник службы корпоративных коммуникаций СЖД Алёна Бузакова. – Пусть у каждой тематической скамейки будет своя легенда, свои чудесные способности исполнять желания сидящих на ней».



ФОТО: РОМАН ЗАМЯТОВ

Прекрасная возможность посидеть «в кабине» паровоза

Железнодорожная лавка сделана по проекту, победившему на конкурсе, в котором приняли участие шесть дизайнеров, представивших 27 эскизов. Автор победившего проекта – Владимир Белоусов. Кстати, этот художник-любитель ещё в 1980 году предлагал свой вариант олимпийского мишки.

«Паровоз – это мощная такая машина, чем-то похожая на самовар – огромный котёл с кипятком, свистящий, пыхтящий, – в общем, уютная такая конструкция, – прокомментировал «Гудку» свой замысел Владимир Белоусов. – А собственно полу-круглая скамья – намёк на те деревянные

диванчики, на которых я когда-то ездил в поездах. К сожалению, сейчас они выходят из употребления. А ведь это была немалая вещь и довольно комфортная – два-три часа можно было спокойно просидеть».

«Для завершения композиции предусматривался ещё ящик для пожеланий, столбик с круглыми вокзальными часами и пара ёлочек. Надеюсь, это тоже со временем будет воплощено», – поделился планами художник.

Инициативу железнодорожников уже подхватили компании и организации города. На презентации Аллеи городских легенд были открыты ещё три скамьи. В ближайшее время Парк Тысячелетия должны украсит «Лавочка влюблённых» в виде сердца, «Студенческая скамья», «Лавочка мастеров» и «Лавочка богатства».

Николай Порещкий, соб. корр. «Гудка»
Ярославль

Кроссворд

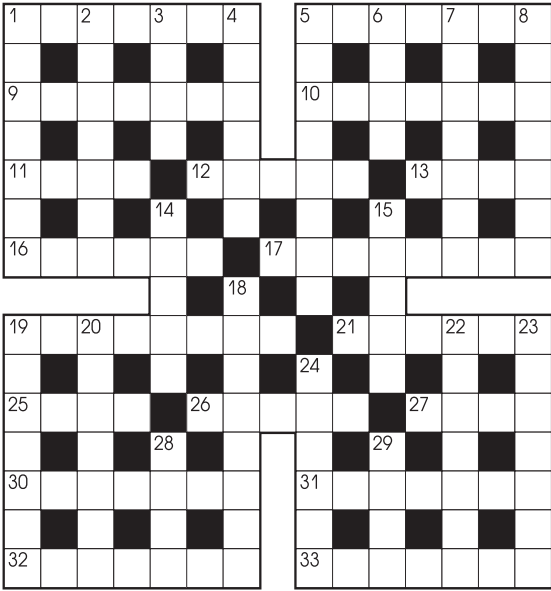
по ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Санта-Клаус по отношению к Деду Морозу с точки зрения филолога. 5. Защитный рефлекс в ответ на раздражение глаза. 9. «Мольберт» чертёжника. 10. Флегматик, сунувший пальцы в розетку. 11. Облако, грозящее дождём. 12. Награда, получаемая ушами. 13. Первая красота конкурса. 16. Стахановское усердие. 17. Пакость с размахом. 19. «Птица высокого полёта» в католической церкви. 21. Крейсер, холостым выстрелом зажёгший пожар Октябрьской революции. 25. Конечность тюлена и знаменитый немецкий музыкант. 26. Князь Мышкин с точки зрения персонажей романа Достоевского. 27. Неуравновешенный человек в просторечии. 30. Бездельник, тот, кто живёт за чужой счёт. 31. Рожки да ножки от съеденного козлика. 32. В шахматах: ситуация, превращающая партию в блиц. 33. Завистливая насмешка, едкая ирония.

по ВЕРТИКАЛИ:

1. Сукорез садовника. 2. Товар должен иметься в нём, чтобы удовлетворить покупателям спрос. 3. Девизом этого капитана было: «Подвижник в подвижном». 4. Хитрый шаг военачальника. 5. Автор текста гимна России. 6. Социальная прослойка, хитрая на выдумки. 7. Самовлюблённый юноша, превращённый богами в цветок. 8. Характерное свойство щелочей. 14. Часть беговой дорожки, украшенная ленточкой. 15. Садовое дерево, чьих плодов ждут до посинения. 18. В Древнем Риме поискатель государственной должности, который надевал белую тогу. 19. «Не плюй в ..., пригодится воды напиться». 20. Вырезание портным деталей будущего платья. 22. Любимая каша сэров и пэров. 23. Пережиток старины. 24. Предмет или существо громадной величины. 28. Бывшая столица ФРГ. 29. Его химика зашифровали буквой F.

Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 26 июля

по ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Считалка. 9. Наследие. 10. Естество. 11. Валюта. 12. Русло. 15. Ошеек. 17. Драже. 18. Отмычка. 19. Навес. 21. Катет. 23. Машина. 24. Кадры. 25. Родич. 27. Варан. 30. Африка. 31. Декольте. 32. Кикимора. 33. Разворот. по ВЕРТИКАЛИ: 2. Частушка. 3. Трение. 4. Литер. 5. Анонс. 6. Яство. 7. Адъютант. 8. Терапевт. 13. Усмешка. 14. Линичка. 16. Космы. 17. Дакар. 19. Накладка. 20. Выдержка. 22. Единство. 26. Отелло. 27. Вагон. 28. Радар. 29. Наказ.

Выход в свет: 27 июля 2011 года
Номер: 130 (24850) | Тираж: 150420 экз.
Время подписания по графику: 19.15
Подписано в печать: 18.55
Цена свободная
Адрес редакции: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

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

Отпечатано: ЗАО «Политеграфический комплекс «Скитер-М» | 143400 Московская обл., Красногорский район, п/о Красногорск-5, а/м «Батве», 23 км [Заказ № 11-07-00449] | Печатается в Москве, Астрахани, Барнауле, Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Казани, Калининграде, Кемерово, Красноярске, Махачкале, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Оренбурге, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Солнечногорске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.