

С 2013 года рельсосварочный поезд № 1 обеспечит бесстыковыми плетями пути трёх дорог

В 2012 году тарифные условия на перевозки скоропортящихся грузов будут изменены

Банковских клиентов, берущих деньги в долг, обезопасят от недобросовестных кредиторов

Известные артисты вспоминают самые необычные истории, которые произошли с ними в канун Нового года.

28 декабря 2011 года	WWW.GUDOK.RU
среда	WWW.GUDOK.INFO
№ 239 (24959)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная газета	с 23 декабря 1917 года	151587 экземпляров

От редакции

Вопрос цены

Полгода, минувшие с момента выделения из Центральной дирекции по ремонту вагонов трёх вагоноремонтных компаний, – довольно небольшой срок для глубоких выводов. Но уже очевидно, что конфигурация рынка в данном сегменте радикально изменилась. Если на начало 2011 года на рынке ремонта вагонов комплекс депо ЦДРВ занимал долю в 71%, то есть доминировал, то сегодня ВРК-1 имеет чуть более 25%, ВРК-2 – 23,5%, ВРК-3 – около 21%, а оставшуюся нишу закрывают частные предприятия. При этом здесь работают всего порядка 70 хозяйствующих субъектов.

Как считает большинство экспертов, в обозримом будущем, учитывая наиболее вероятные сценарии развития мировой и отечественной экономики, вагоноремонт в России будет стремиться от докризисного рынка продавца к рынку покупателя. То есть к такому состоянию, когда ключевым фактором является спрос, а производители имеют резерв мощностей. По некоторым оценкам, к 2015 году он будет составлять в вагоноремонтных депо до 20% от полной загрузки. То есть налицо условия для формирования полноценного конкурентного поля, что должно стимулировать ремонтников к борьбе за клиента со снижением издержек и ростом качества своей услуги. У собственников же подвижного состава появляются выбор. При этом следует учесть, что многие частные предприятия по-прежнему будут ориентироваться на работу внутри своих вертикально интегрированных структур и системообразующая конкуренция развернётся между ВРК-1, 2 и 3.

Главным препятствием к этому в уходящем году оставался единый Прейскурант, по которому предоставляли свои услуги все три компании. Но в 2012 году они уже будут заключать договора по ценам, самостоятельно устанавливаемым с учётом своих затрат и маркетинговых политик.

Понятно, что владельцы подвижного состава будут выбирать оптимальное для себя соотношение «цена – качество». Однако нужно иметь в виду, что в затратах вагоноремонта большую долю составляют расходы на материалы и запасные части: при деповском ремонте – 39%, при капитальном – 43%. Между тем, как известно, в области вагоностроения ситуация пока далека от рынка покупателя, и цены как на сами вагоны, так и на ряд комплектующих к ним имеют явно спекулятивный характер. Это, естественно, не может не искажать действия экономических механизмов в сфере ремонта.

Остаётся надеяться, что вступление России в ВТО, а также формирование Единого экономического пространства будут реально способствовать оздоровлению ситуации в данном сегменте рынка.

Цифра дня

2,6 млрд

руб. направлено в 2011 году на улучшение жилищных условий работников ОАО «РЖД».

Блиц

Безопасность – дело общее

Транспортники и полиция поделят функции



ФОТО: СЕРГЕЙ ВОЛКОВ

Дмитрий Кондратьев, замначальника Главного управления на транспорте МВД, полковник полиции

В будущем году МВД с Минтрансом начнут создание подразделений безопасности на объектах транспорта, в том числе железнодорожного.

– Какие функции будут возложены на подразделения транспортной безопасности, в частности на вокзалах?

– Мы разработали ряд поправок в федеральный закон, согласно которым досмотр пассажиров смогут заниматься не только полицейские, но и специально аккредитованные ЧОПы. Они-то и станут основой для таких подразделений.

При этом у стражей порядка останутся процессуальные функции, например, оформление задержанных. Этими поправками мы хотим разграничить зоны ответственности собственника транспортного объекта и правоохранительных органов. На первых будут возложены дополнительные обязанности по обеспечению безопасности. Документ сейчас находится в правительстве, но скорее всего уже в начале 2012 года он будет внесён на рассмотрение Государственной думы.

– Какие регионы можно назвать передовыми в деле обеспечения безопасности на транспорте?

– Это Северный Кавказ. Наиболее эффективно используется техника там, где люди понимают, что от этого зависит их жизнь. В Чечне, Дагестане, Северной Осетии практически все пассажиры проверяются с использованием максимального количества специальной техники. И такой подход приносит результаты.

– Ведётся ли работа по повышению квалификации транспортных полицейских?

– По нашей просьбе в различных ведомственных вузах вводится специальный курс транспортной безопасности, раньше его не было. А в Санкт-Петербургском университете МВД будет образован специальный факультет. В Домодедовском институте повышения квалификации специально для нас готовят специалистов по досмотру. Сейчас мы закупаем для центров служебной подготовки новейшее оборудование, которое потом будет применяться на объектах транспорта.

ПРОЕКТ

Тендер на снижение

ОАО «РЖД» предложило схему финансирования ВСМ-1



ФОТО: FLANK.COM

Инфраструктурные облигации для ВСМ точно понадобятся

«Схема финансирования такова, что государство в этом проекте участвует на этапе строительства, выделив субсидию в виде капитального гранта, и будет компенсировать часть затрат частного инвестора уже в процессе эксплуатации, – говорит Елена Шебунина. – В тендере на строительство и эксплуатацию планируют принять участие консорциумы компаний из шести стран».

Предполагается, что правительство объявит о концессионном конкурсе в марте следующего года, подготовив соответствующее распоряжение. В финансировании могут быть использованы и пенсионные накопления граждан, которыми управляет Внешэкономбанк. Один из вариантов предполагает создание победителем тендера специальной компании для реализации проекта. Она выпустит инфраструктурные облигации, которые, в свою очередь, купит ВЭБ. Доходность по ним составит порядка 10% годовых, что выше сегодняшней инфляции.

Пока РЖД планируют обратиться в правительство с просьбой о субсидии на 2012–2013 годы в размере 24 млрд руб. для подготовки территории и переноса коммуникаций.

В Министерстве финансов заявили, что вопрос о схеме финансирования пока находится в стадии обсуждения.

«Обязательно должно быть несколько вариантов финансирования, которые будут предложены руководству страны, и из них выберут лучший, – говорит начальник отдела транспорта департамента бюджетной политики в сфере транспорта, дорожного хозяйства, природопользования и АПК Министерства финансов Максим Панкратов. – Окончательное решение будет принято в следующем году».

Бюджет на 2012 год уже сверстан, поэтому по поводу выделения средств на подготовку территории в Минфин должен будет обратиться Минтранс, чтобы они были внесены в проект бюджета на 2013–2015 годы. Работа над ним начнётся весной.

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ

Ситуация

Заячий регион

Местные власти не желают оплачивать проезд своих земляков

Власти Владимирской области на несколько месяцев отложили срок погашения убытков за пригородные перевозки и сократили размер компенсации.

Уже больше года, как пригородные компании получили статус перевозчиков. И вскоре поступил от регионов заказ на поезд – на их маршруты, время отправления, число вагонов и, разумеется, тарифы. Сторонам оставалось договориться о деталях взаимодействия.

В ОАО «Волго-Вятская пригородная пассажирская компания» (ВВППК) почти год назад пришли заказы на перевозки от регионов обслуживания – Нижегородской, Владимирской, Кировской областей и Удмуртии. И уже спустя месяц стали приходить суммы, компенсирующие убытки. Но – только от трёх.

Владимирская область заказала перевозки, согласовала тариф 15,2 руб. за десятикило-



ФОТО: АНДРЕЙ СИДОРЧУК

Проезд по Владимирской области может стать очень дорогим

метровую зону, но деньги переводить не стала.

Переговоры приняла затяжной характер. Постоянно возникали вопросы. В июле, например, в департаменте цен и тарифов правительства области заявили, что у них есть сомнения по методике расчёта убытков, а расходы и доходы

компании «непрозрачны». Им ответили, что Минфину России и отчёты компании, и методики представляются убедительными. Спустя неделю ВВППК получила из департамента письмо, что «принято решение о признании за основу расчёта». Но деньги всё равно не получила.

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Промышленность в лидерах

В ноябре текущего года месячный рост ВВП страны составил 0,3% против 0,9% в октябре, а за год показатель вырос на 5,4%, сообщается в ежегодном обзоре Министерства экономического развития. Ежемесячный рост экономики России отмечается в течение десяти месяцев, с начала 2011 года, сообщается в обзоре. Это происходит за счёт промышленных отраслей: добычи полезных ископаемых и газа, электроэнергетики, производства и распределения воды, торговли. По данным Минэкономразвития, в октябре замедлились темпы роста инвестиций и сократились темпы роста в строительстве. Всего же за 11 месяцев текущего года рост ВВП страны составил 4,4%.

Работа на опережение

Первая система проверки паспортно-визовых документов нового поколения установлена на российско-литовском участке Гостраницы – на многостороннем автомобильном пункте пропуска Чернышевское – Кибартай. Глава Калининградского территориального управления Ространицы Александр Кошлин сообщил, что в течение следующего года по области, граничащей с Литвой и Польшей, планируется установить такие системы в 14 пунктах пропуска. «С учётом подписанного Россией и Польшей соглашения о местном приграничном передвижении и предстоящего Евро-2012, игры которого будут проходить и в Польше, поток туристов и болельщиков может резко увеличиться», – подчеркнул Александр Кошлин.

Смена баланса

Пермский аэропорт Большой Савино передаётся в краевую собственность. Соответствующее распоряжение за подписью премьер-министра опубликовано на официальном сайте правительства. Согласно документу, имущество аэропорта, кроме аэродромного комплекса и объектов единой системы организации воздушного движения, должны быть переданы на краевой баланс в трёхмесячный срок. Оставшееся имущество будет также в трёхмесячный срок закреплено на правах хозяйственного ведения за федеральными государственными унитарными предприятиями, подведомственными Росавиации.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Осень ушла на переговоры. А пригородные поезда не переставали исправно возить по области пассажиров по сниженному тарифу в расчёте на деньги из регионального бюджета.

Но перед самой зимой правительство региона сообщило через местную прессу: противоречия разрешены. Губернатор принял 29 ноября постановление № 1335, где чётко обозначил порядок возмещения недополученных от пригородных перевозок доходов.

Однако выясняется, что сделано это будет по итогам работы после предоставления отчётов «не позднее 15 апреля года, следующего за отчётным».

Из приложения следует, что в случае если у власти региона не будет придинок к представленным отчётам, то компенсация реальна, например, в мае.

ПРАВИТЕЛЬСТВО

Ключевые итоги

ВЧЕРА ПРОШЛО ПОСЛЕДНЕЕ В ЭТОМ ГОДУ ЗАСЕДАНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ. По традиции поздравить исполнительную власть в Белый дом приехал президент Дмитрий Медведев. По его оценке, «правительство сработало превосходно» в минувшем году. Он назвал две проблемы, с которыми придётся столкнуться и в новом году, – инвестиционный климат, который «мы не сумели существенно улучшить», и коррупция. Само заседание правительства, как обычно, провёл премьер-министр Владимир Путин. Он подвёл итоги работы в нынешнем году и определил задачи на будущий. Важнейшим экономическим итогом премьер назвал рост российской экономики – 4,5% составит рост ВВП в 2011 году. Сократился уровень безработицы с 7,8% в начале года до 6,3%. Реальная заработная плата увеличилась на 3,4%. По итогам года впервые после кризиса федеральный бюджет вышел с профицитом примерно 0,9% ВВП. Важным достижением 2011 года, по мнению как президента, так и премьера, стал самый низкий за историю современной России уровень инфляции – чуть более 6%.

Ольга Соломонова

ФОТОФАКТ



ВЧЕРА В МУЗЕЕ-ЗАПОВЕДНИКЕ «ЦАРСКОЕ СЕЛО» В АГАТОВЫХ КОМНАТАХ ПАВИЛЬОНА «ХОЛОДНАЯ БАНЯ» ОТКРЫЛИСЬ ДВА ИЗ СЕМИ УНИКАЛЬНЫХ ОТРЕСТАВРИРОВАННЫХ ИНТЕРЬЕРОВ – АГАТОВЫЙ КАБИНЕТ И БИБЛИОТЕКА. Их реконструкция – часть соглашения, подписанного в октябре 2010 года между ГМЗ «Царское Село», ОАО «РЖД» и Благотворительным фондом «Транссоюз». Полную реставрацию павильона «Агатовые комнаты» планируется завершить в будущем году. В соответствии с соглашением должно быть отреставрировано семь интерьеров: Лестница, Библиотека, Агатовый кабинет, Большой зал, Яшмовый кабинет, Овальный зал и Кабинетец. «Спасибо музею за проделанную работу! То, что находится здесь, увидят миллионы людей. Это вложение в вечность. Министерству культуры спасибо за поддержку – выделено 270 млн руб.», – сказал президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин. Первыми посетителями выставки «Агатовые комнаты. Путь к возрождению» стали дети сотрудников ОАО «РЖД». Для них был организован мастер-класс художника-камнереза.

ФОТО: ПАВЕЛ НОВИКОВ

ОБЪЕКТ

Возьмут «стометровку»

Бесстыковому пути обеспечат надёжность



ФОТО: ИВАН КУРГОВ

С 2013 ГОДА РЕЛЬСОСВАРОЧНЫЙ ПОЕЗД № 1 ОБЕСПЧИТ БЕССТЫКОВЫМИ ПЛЕТАМИ ПУТИ ТРЁХ ДОРОГ. ВЧЕРА ЗАВЕРШИЛАСЬ ЕГО МАСШТАБНАЯ РЕКОНСТРУКЦИЯ.

Рельсосварочный поезд № 1, который расположен на станции Предпортовая Октябрьской дороги, решили реконструировать из-за того, что первый скоростной участок находится на линии Санкт-Петербург – Москва. «На этот участок нам в первую очередь нужны плети бесстыкового пути», – сказал на открытии предприятия вице-президент ОАО «РЖД» по инфраструктуре Владимир Воробьёв.

Главное в реконструкции то, что предприятие теперь сможет принимать 100-метровые рельсы, предназначенные для прокладки «бархатного» пути. Специально для этого была увеличена площадь склада, возведены телефонные эстакады, реконструированы подъездные пути.

Поезд также оснащён автоматизированной системой выгрузки-подачи рельсов. Кроме

С помощью нового оборудования выработка повысится втрое

того, было приобретено и смонтировано оборудование, в числе которого пресс для испытаний, модульный и передвижной посты грубой шлифовки, станки и сварочные машины.

По словам Владимира Воробьёва, с 2006 года в модернизацию производства было вложено более 400 млн руб., а с учётом работ по улучшению инфраструктуры и инженерных сетей – 1,3 млрд руб.

Предприятие будет работать только со 100-метровыми рельсами. В результате выработка повысится втрое, а качество будет гораздо лучше. «Вместо 32 сваренных стыков на километр у нас их будет всего семь. А это надёжность и безопасность», – сказал вице-президент.

В итоге к 2013 году предприятие должно выйти на объёмы продукции, которые позволят закрыть потребности как минимум трёх железных дорог – Октябрьской, Северной и Московской.

Сейчас рельсосварочный поезд передан в аутсорсинг

компании «РСП-М». По словам Владимира Воробьёва, сегодня у РЖД не хватает своих рельсосварочных машин для покрытия потребностей железных дорог. Поэтому предполагается, что модернизацией рельсосварочной отрасли займётся аутсорсеры.

В этом году не произведут укладку около 300 запланированных километров бесстыкового пути. «Сегодня утверждена концепция, и мы будем модернизировать пять предприятий, которые будут варить стометровые рельсы, и шесть останутся на сварке старогодных», – сказал генеральный директор ООО «РСП-М» Казим Эттеев. – Здесь мы предполагаем добавить ещё один поток, чтобы увеличить производственные мощности».

В планах ОАО «РЖД» также строительство в Челябинске рельсосварочного предприятия с четырьмя поточными линиями.

Яна Позолотчикова, СОБ. КОРП. «ГУДКА» САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

СИТУАЦИЯ

Заячий регион

>Начало | 1

В Волго-Вятской компании, по признанию её генерального директора Василия Острякова, этот документ увидели уже после его подписания. Готовя бумагу, владимирские власти не посчитали нужным поинтересоваться у второй заинтересованной стороны, что она о ней думает.

А подумать есть о чём. Перевозчика сильно смущали не только сроки. Хотя больше чем на год отложить расчёты – это уже лишить оборотных средств, а с учётом инфляции – и части заработанного.

Одоблив в принципе методику подсчёта убытков, власти региона вдруг заменили её своей.

Суть вот в чём. Пригородная компания предложила установить долю убытков, приходящихся на Владимирскую область, как ту часть своих расходов, которые были совершены именно на территории этого региона в соответствии со сделанным заказом. Правительство области согласно оплатить убытки, но

пропорционально не расходам, а пассажирокилометрам, что есть части, выполненной на территории региона, от общего пассажирооборота компании.

Разница тут есть, и значительная. Расходов на Владимирскую область у компании приходится около 17% от всех. А вот пассажирокилометров – всего 12%. И это понятно: около 40% пригородных маршрутов региона проходит по малоделятельным линиям с тепловозной тягой и движение по ним организовывать дорого.

Итак, правительство Владимирской области решило больше года не платить за перевозки, а только обещать это сделать со временем. А потом лишить перевозчика почти трети того, что он заработал.

– Ситуацию уже успела ощутить на себе Горьковская дорога, хотя она не ведёт пригородных перевозок, а только предоставляет в аренду подвижной состав, – рассказал «Гудку» начальник ГЖД Анатолий Лесун. – Мы недополучаем за это деньги: Волго-Вятской

компании не хватает средств, чтобы с нами рассчитываться. Но, с другой стороны, нельзя же отменить все поезда! Это будет социальный взрыв.

Есть в этой истории и третья заинтересованная сторона – пассажиры. Пока получается, что нужны они почему-то вроде только одним железнодорожникам, терпящим от каждой чей-то поездки убытки. Да, пригородные поезда во Владимирской области сохра-

Власти предложили сократить число поездов на 8%, а тариф поднять до себестоимости – 22,5 руб. за 10 км

няются. Хотя регион больше десятилетия «недопонимает» железнодорожников – устраивался, где возможно, от участия в развитии пригородного комплекса, игнорировал многие призывы железной дороги к сотрудничеству.

Единственным путём снизить убытки было сокращение числа маршрутов и поездов: здесь, как известно, решение всегда за региональной вла-

стью. Исчезли из расписания поезда от Владимира на Александров и Муром, число поездов на Москву с 90-х годов сократилось вдесятеро.

Владимирцев уже приучили пользоваться «комфортабельными автобусами», которые уходят каждые 20 минут, а затем попадают в легендарную пробку под Балашихой, где пассажиры завидуют тем, кто идёт пешком. В девяностых из Вязников в самый ближний из

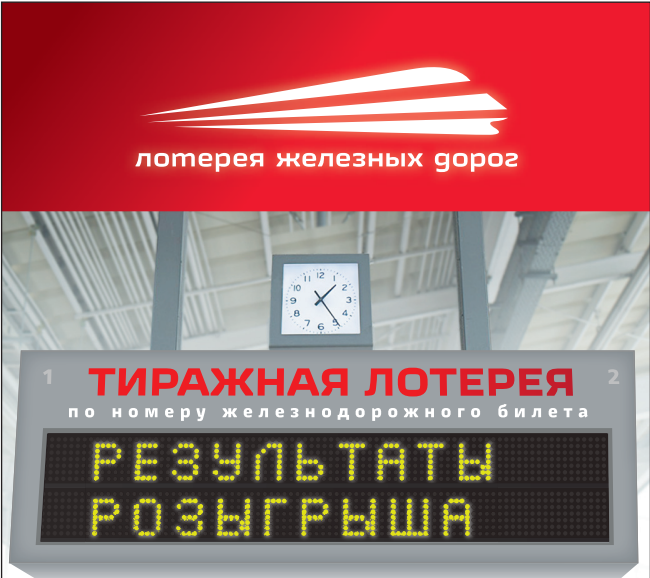
крупных городов Нижний Новгород ходили ежедневно шесть электричек, сейчас – одна. Подобный ход сделан и сейчас. Правительство Владимирской области решило снизить партнёру убытки в 2012 году. Заказ на перевозки уже пришёл. Власти региона предложили сократить число поездов ещё на 8%, а тариф поднять до себестоимости. То есть до 22,5 руб. за 10 км.

Впрочем, неизвестно, избавит ли этот шаг от убытков. Ведь число желающих пользоваться подорожавшей электричкой обязательно сократится по сравнению с 2011 годом. И значит, общая сумма от продажи билетов не покроет эксплуатационные расходы.

И последнее. Было бы, конечно, интересно узнать, что думают обо всей этой ситуации в правительстве Владимирской области. Почему там не хотят исполнять федеральные законы? Может быть, региону пригородные поезда уже не нужны, а железнодорожники себе в убыток навязывают его жителям свои услуги?

Но на контакт владимирские власти не идут. Директор департамента транспорта Владимир Каленов на запросы «Гудка» не ответил. А пресс-служба правительства области даже после официального письма с вопросами полторы недели вежливо обещала на них ответить. Но не ответила.

Николай Морохин
Нижний Новгород



Тираж № 15 от 27.12.11 г.

Всероссийская негосударственная тиражная лотерея «Лотерея железных дорог»

Категория	Выигравшие комбинации	Число выигравших билетов	Победитель получает (руб.)
СУПЕРПРИЗ	8729332 896148	0	0
№ 1	2007009 239623	1	1 285 370
№ 2	ххххххх х72294	1	1 285 370
№ 3	ххххххх хх2120	16	40 167
№ 4	ххххххх ххх803	137	4 691
№ 5	ххххххх хххх38, ххххххх хххх54	2 521	509
В ДЖЕКПОТ ОТЧИСЛЕНО			3 008 180

Расшифровка категорий

Категория № 5 (с комбинацией совпало число из 2 последних цифр номера проездного документа)
Категория № 4 (с комбинацией совпало число из 3 последних цифр номера проездного документа)
Категория № 3 (с комбинацией совпало число из 4 последних цифр номера проездного документа)
Категория № 2 (с комбинацией совпало число из 5 последних цифр номера проездного документа)
Категория № 1 (номер проездного документа выбран из номеров билетов, участвующих в тираже, случайным образом)
Категория «СУПЕРПРИЗ» (с комбинацией совпало число из 13 цифр, образующее номер проездного документа)

Выплаты выигрышей начинаются через 10 дней после подведения итогов тиража. Выигрыши можно получить банковским или почтовым переводом, а также в офисе компании «Генеральный оператор лотерей» (г. Москва, 2-й Рошинский проезд, дом 8, стр. 1, тел.: 8 (495) 663-99-22). С информацией об организаторе лотереи, о правилах, о формировании и распределении призового фонда, о сроках, месте и порядке получения выигрышей можно ознакомиться на сайте www.zdloto.ru Розыгрыш проводится каждый последний рабочий день месяца в г. Москве. Разрешение ФНС № 743 от 28 апреля 2010 г.

Тел.: 8 800 555 03 03 www.zdloto.ru

РЕКЛАМА



ОАО «Газета «Гудок» приглашает на работу

КУРЬЕРА

Доставка корреспонденции по Москве.

График работы:

5/2 с 10.00 до 19.00.

м. Бауманская, ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3

Телефон отдела кадров: (495) 624-78-42

РЕКЛАМА

СПОР

Заказ под угрозой

«ЛУГАНСКТЕПЛОВОЗ» НЕ ПОДПИСЫВАЕТ КОНТРАКТ С «УКРЗАЛИЗНЫЦЕЙ»



ОБЕ СТОРОНЫ КОНФЛИКТА ЗАТЯГИВАЮТ ПОДПИСАНИЕ КОНТРАКТА НА ЛОКОМОТИВЫ

«Укрзализныця» (УЗ) обвиняет ХК «Лугансктепловоз» (входит в структуру российского ЗАО «Трансмашхолдинг») в затягивании сроков подписания контракта на поставку 292 грузовых электровозов.

Напомним: 20 июля 2011 года «Укрзализныця» договорилась с «Лугансктепловозом» об изготовлении 292 грузовых электровозов серии 2ЕЛ4 в течение 2012–2016 годов. В то же время переговоры о заключении контракта были отложены в связи с тем, что «Трансмашхолдинг» решил передать заказ «Укрзализныци» от «Лугансктепловоза» Новочеркасскому электровозостроительному заводу (РФ).

Генеральный директор «Укрзализныци» Владимир Козак официально заявил: «Мы планировали долгосрочный и многообещающий контракт с

«Лугансктепловозом» по производству локомотивов, однако сегодня предприятие фактически самоустранилось от подписания контракта, несмотря на подписанный меморандум между «Укрзализныцей», ОАО «Лугансктепловоз» и ЗАО «Трансмашхолдинг».

По его словам, для украинской экономики негативным является тот факт, что предприятие не спешит сотрудничать с железнодорожным ведомством в чрезвычайно важной долгосрочной программе обновления локомотивного парка.

Исполняющий обязанности коммерческого директора ОАО «Лугансктепловоз» Дмитрий Костюченко напомнил уже озвученное объяснение отказа подписывать миллиардный контракт: «Руководство завода выражает обеспокоенность в связи с неудовлетворительным финансированием заказов». В намечающемся контракте не были предусмотрены взаимные гарантии по исполнению заказа. То есть если со стороны «Лугансктепловоза» были оговорены все гарантийные обязательства, то со стороны «Укрзализныци» никаких материальных гарантий не было.

НАТАЛЬЯ РЕШЕТНЯК

МАРШРУТ

Консолидация к порту

ТЕРМИНАЛЫ ВСЁ ЧАЩЕ ДЕЛАЮТ СТАВКИ НА ПОСТОЯННОЕ РАСПИСАНИЕ ПОЕЗДОВ



ФОТО: АСАИМ КАЗАНОВ

ЗАО «ЕВРОСИБ СПБ – ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ» И ООО «ВОСТОЧНАЯ СТИВИДОРНАЯ КОМПАНИЯ» (ВСК, группа Global Ports) РЕАЛИЗОВАЛИ ПРОЕКТ СКВОЗНОГО СЕРВИСА ДЛЯ КРУПНОТОННАЖНЫХ КОНТЕЙНЕРОВ НА МАРШРУТЕ НОВОСИБИРСК – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК.

Суть предложенного компаниями сервиса – в ускоренной доставке грузов в составе контейнерного поезда сообщением станция Иня-Восточная – Находка-Восточная.

Экспедиторы могут сосредоточить контейнеры с грузом на терминале «Евросиба» в Новосибирске, отвечающего за консолидацию грузопотока и формирование контейнерного поезда по направлению к основным портам Дальнего Востока.

После чего крупнотоннажные контейнеры поедут со станции Иня-Восточная до Находки, Владивостока, Артёма и Уссурийска.

Помимо «прозрачного» расписания движения контейнерных поездов, клиентам предложили регулярный морской сервис в системе прямого смешанного железнодорожно-водного сообщения (ПСЖВС) с терминала ВСК Порта Восточный на Петропавловск-Камчатский, Сахалин и Магадан.

В среднем скорость доставки контейнеров по железной дороге составляет не бо-

АВТОРЫ ПРОЕКТА ПРЕДЛОЖИЛИ КЛИЕНТАМ СВЯЗКУ С МОРСКИМИ ЛИНИЯМИ

лее восьми суток, что по сравнению с традиционными тремя неделями доставки делает гарантированное предложение «Евросиба» конкурентоспособным.

По словам руководителя Дирекции контейнерного сервиса ЗАО «Евросиб СПБ – Транспортные системы» Виктора Иванова, проект стал возможным благо-

дить время доставки грузов», – сообщил Виктор Иванов.

Напомним, в сентябре этого года на контейнерном терминале ВСК открыли подобный сервис по отправке ускоренных контейнерных поездов направлением Порт Восточный – Западная Сибирь. Первый поезд состоял из 93 контейнеров и в направлении Новосибирска был загружен товарами народного потребления. С терминала «Евросиба» контейнеры везут грузы

Мы ориентировались на увеличение скорости доставки грузов до конечного потребителя

даря консолидации грузопотоков. Раньше вагоны были вынуждены задерживаться в пути из-за дополнительных загрузок.

«Создавая новый сервис, мы прежде всего ориентировались на увеличение скорости доставки грузов до конечного потребителя услуг. В настоящий момент Дальневосточная дорога испытывает трудности с пропускной способностью сортировочных станций, в первую очередь при организации повагонных контейнерных отправок, что приводит к увеличению срока доставки контейнеров до станции назначения. Сервис позволит консолидировать грузопоток на терминале «Евросиба» в Новосибирске и сокра-

лестной и химической промышленности, предназначенные грузополучателям стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

В пресс-службе группы Global Ports сообщили об обеспечении обратной загрузки с терминала «Евросиба» контейнерами с продукцией лесной и химической промышленности, предназначенными грузополучателям стран Азиатско-Тихоокеанского региона, что оптимизирует затраты на возврат контейнеров и платформ и увеличивает экспортный грузопоток. Часть обратной загрузки обеспечена грузами каботажного направления для жителей северных регионов Дальнего Востока.

ТАТЬЯНА МАКСИМОВА

СДЕЛКА

Вернуть своё

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ОПЕРАТОР ВЫКУПИТ СОБСТВЕННЫЕ АКЦИИ



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАЧЕВ

К КОМПАНИИ GLOBALTRANS ОБРАТИЛСЯ ОДИН ИЗ ЕЁ АКЦИОНЕРОВ – ENVESTА INVESTMENTS LIMITED (КОНТРОЛИРУЕТСЯ ТОП-МЕНЕДЖМЕНТОМ GLOBALTRANS) С ПРЕДЛОЖЕНИЕМ ПРОДАЖИ 3,6 МЛН ОБЫКНОВЕННЫХ АКЦИЙ.

Это составляет 2,3% уставного капитала. Всего в собственности EIL сосредоточено 14,45% ценных бумаг оператора.

Как сообщила руководитель пресс-службы перевозчика Анна Вострухова, по итогам внеочередного собрания акционеров решено выкупить акции компании у EIL.

«По мнению совета директоров, текущий рыночный курс GDR компании не отражает справедливой стоимости её бизнеса, и приобретение акций соответствует её интересам. В соответствии с правилами корпоративного управления нашей компании, совет директоров провёл внеочередное собрание

GLOBALTRANS СЧЁЛ, ЧТО КУРС GDR НЕ ОТРАЖАЕТ СТОИМОСТИ КОМПАНИИ

держателей наших акций для рассмотрения предлагаемой сделки. Выкуп акций был одобрен практически единогласно: «за» проголосовали более 80% голосов акционеров, конечно же, без учёта голосов по акциям компании, принадлежащим Envesta Investments Limited», – отметила Анна Вострухова.

«Это решение даёт право компании на покупку собственных акций по очень выгодной цене. Выкупленные акции потенциально могут быть использованы в наших будущих сделках или же проданы на рынок», – подчеркнул исполнительный директор Globaltrans Михаил Логанов.

Аналитик «Инвесткафе» Кирилл Маркин считает, что на эту сделку Globaltrans потратит порядка \$43 млн, если исходить из установленной цены на 1 акцию в \$11,8.

«Необходимо отметить, что желание Globaltrans выкупить свои акции у EIL возникло после того, как основные владельцы инвестиционной группы провели ряд сделок с Геннадием Тимченко: Globaltrans с согласия совета директоров выкупила у Геннадия Тимченко 10% акций «Балттранссервиса», доведя в ней свою долю до 60%, а параллельно с этой сделкой Тимченко приобрёл долю в железнодорожной перевозочной компании «Трансойл». В обеих сделках участвовали владельцы Envesta Investments, которые и сейчас решили не оставаться в стороне», – полагает Кирилл Маркин.

С точки зрения эксперта, одна из причин, по которой Envesta решила продать часть акций Globaltrans, – это необходимость обналичить ценные бумаги.

Константин Мозговой

КОНКУРЕНЦИЯ

В тоннель не попали

ДВ ВЫБИЛСЯ ИЗ ГРАФИКА

DEUTSCHE BAHN ВЫНУЖДЕНА ОТЛОЖИТЬ НА ДВА ГОДА ЗАПУСК ПРЯМЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЭКСПРЕССОВ МЕЖДУ ЛОНДОНОМ И ФРАНКФУРТОМ, КЁЛЬНОМ И АМСТЕРДАМОМ ЧЕРЕЗ БРЮССЕЛЬ.

Причиной стала задержка ввода в эксплуатацию новых поездов, которые должны были курсировать по двухпутному 51-километровому евротоннелю под Ла-Маншем.

Запуск прямого железнодорожного сообщения между Великобританией и Германией теперь состоится не раньше декабря 2015 года.

Это сильный моральный удар по амбициям Deutsche Bahn, которая уже в следующем году намеревалась включиться в конкурентную гонку с монополистом – французской SNCF, экспрессы которой под маркой «Звезда Европы» (Eurostar) связывают Британские острова с континентальной Европой. Немцы намеревались запустить под Ла-Маншем по меньшей мере 16 своих пассажирских составов производства Siemens не позднее конца 2013 года.

Производство первого поезда марки Velaro-D (у нас он известен как «Сапанс») задержалось на год. Состав встанет на рельсы лишь к концу 2012 года и будет использоваться первоначально



ФОТО: PHOTO PRESS RU

ПОД ЛА-МАНШ ПРОПУСК ДЛЯ VELARO-D ЗАДЕРЖИВАЮТ

для перевозок внутри Германии, так как пока не оборудован должным образом для международных маршрутов.

Задержка производства во многом обусловлена несовершенством бортовой электроники и программного обеспечения у немецких Velaro-D, которые должны при международных перевозках легко переключаться между сигнальными системами пяти разных государств.

По дизайну и конструкции экспрессы Velaro-D производства Siemens отличаются от экспрессов Eurostar производства французской компании Alstom. В начале следующего года совместный англо-французский регулятор железнодорожной безопас-

НОВОСТИ

Новое соглашение

«Дочка» ЗАО «Трансмашхолдинг» – ООО «ТМХ-Сервис» – заключила с ОАО «РЖД» договор о сервисном обслуживании в 2012 году 5,046 тыс. его локомотивов. «По сравнению с 2011 годом обслуживаемый парк увеличивается в 4 раза (с 1,236 тыс.),» – говорится в сообщении компании. В 2012 году «ТМХ-Сервис» будет обслуживать все массовые серии локомотивов, работающих на железных дорогах РФ. Обслуживание будет проводиться в действующих и открывающихся сервисных центрах. Сейчас в состав «ТМХ-Сервиса» входят филиалы в Братске, Нижнеудинске (Иркутская обл.), Новосибирске, Великих Луках (Псковская обл.), Смоленинове (Приморский край), Волгограде и Санкт-Петербурге.

Интернациональный проект

Польский железнодорожный перевозчик PCC Intermodal запустил контейнерный сервис между Роттердамом и Москвой. Расстояние перевозки составляет 2,5 тыс. км. «Московский экспресс», как назвали поезд, проходит это расстояние менее чем за неделю. По пути поезд останавливается на терминалах в Херне, Руре и Франкфурте-на-Одере, где стыкуется с составами из Гамбурга и Вены.

Сделка

Крупнейшая на Украине частная транспортно-экспедиторская компания «Лемтранс» получила разрешение Антимонопольного комитета Украины на приобретение более 50% в ООО «Донбасское промышленно-транспортное предприятие» (ДПТП). Основными направлениями деятельности ДПТП являются проектирование, строительство, реконструкция и ремонт железнодорожных и подкрановых путей, мостов, земляного полотна и электрификации железных дорог.

Назначение

Алексей Цыденов назначен руководителем Федерального агентства железнодорожного транспорта. Распоряжение опубликовано вчера на сайте Правительства РФ. В соответствии с другим распоряжением правительства, предыдущий руководитель Росжелдора Геннадий Петраков освобождён от занимаемой должности в связи с переходом на другую работу.

ПО СООБЩЕНИЯМ КОРРЕСПОНДЕНТОВ «Гудка» И ИНФОРМАЦИОННЫХ АГЕНТСТВ

Владимир Козловский

УПРАВЛЕНИЕ

Примите порожний

В ЭТРАНЕ появится база данных с электронными извещениями для грузовладельцев

ЦЕНТР ФИРМЕНННОГО ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ОАО «РЖД» И НП «СОВЕТ УЧАСТНИКОВ РЫНКА ОПЕРАТОРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА», ОБЪЕДИНИВ УСИЛИЯ, РЕШИЛИ НАЛАДИТЬ РАБОТУ УЧАСТНИКОВ ПЕРЕВОЗОЧНОГО ПРОЦЕССА И ПОСПОСОБСТВОВАТЬ ПРАКТИЧЕСКОЙ РЕАЛИЗАЦИИ ПОЛОЖЕНИЙ ПРИКАЗА МИНТРАНСА № 258.

Генеральный директор Центра фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД» Елена Кунаева обратила внимание на то, что приказ № 258 – пока единственный документ, регулирующий организацию перемещения порожних вагонов.

Так как он вступил в силу только в октябре этого года, периодически возникают сложности при исполнении некоторых его положений.

«У каждого по-своему организован бизнес и взаимодействие с другими участниками перевозки. Не у всех прямые отношения грузоотправитель – оператор, грузоотправитель – железная дорога. Иногда в процесс перевозки входят другие игроки, это касается привлечения операторскими компаниями парков различных собственников, что усложняет их взаимодействие в новых условиях и реализацию положений приказа. Все меры, которые отражены в 258-м приказе, направлены на то, чтобы дать возможность на инфраструктуре организовать нормальное движение порожняка, потому что по перевозке грузов у нас всё расписано», – отметила Елена Кунаева.

Для успешного исполнения требований 258-го приказа ЦФТО и совет операторов предложили внедрить механизмы, которые позволят более оперативно осуществлять взаимодействие между участниками транспортного рынка и дадут гарантию, что вагон ждёт, он будет востребован, погружен и не будет стоять на инфраструктуре.

Исполнительный директор НП «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава» Дмитрий Королев, рассказывая о предлагаемых электронных извещениях, заметил, что, согласно приказу Минтранса № 258, РЖД имеют право не принимать порожний вагон, если не согласована форма ГУ-12.

«Исходя из практики, мы понимаем, что отправлять порожний вагон необходимо чуть раньше, чем будет завершён процесс согласования формы ГУ-12. Бывают случаи, когда необходимо вагон отправить, чтобы соблюдают сроки доставки, а заявка не то чтобы не согласована, но ещё и не подана», – сообщил Дмитрий Королев.

Теперь в формате извещения отправитель сможет сообщать о количестве вагонов, которое он ожидает от оператора в назначенный срок. Но в последующем грузоотправитель всё равно обязуется оформить заявку ГУ-12 на перевозку гру-



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРЮНОВ

зов, заявленных в извещении. Механизм в виде базы данных будет действовать на базе ЭТРАН (Электронная транспортная накладная).

Разработчики разочаровали участников перевозочного процесса, не владеющих компьютерами. Если нет технических возможностей или отсутствует подключение к системе ЭТРАН, то электронным извещением, естественно, пользоваться нельзя. Тогда работать придётся с бумагами и строго в соответствии с приказом.

«Мы специально сфокусировали внимание на том, что при отправке порожнего вагона возникает контроль наличия в накладной номера согласованной заявки ГУ-12, контроль суммарного количества направляемых под погрузку порожних вагонов по количеству заявленных форм ГУ-12, контроль соответствия наименования владельца подвижного состава и владельца вагона, направленного под погрузку. Это распространяется только на отправку порожнего рейса и только на станциях сети ОАО «РЖД», если вагон подаётся с сопредельных территорий, этого контроля не возникает», – отметил Дмитрий Королев.

Также ЦФТО совместно с советом участников рынка операторов подвижного состава разработали ещё одну электронную новацию, призванную упростить жизнь

ВСЕ МЕРЫ НАПРАВЛЕНЫ НА УПРОЩЕНИЕ ОТПРАВКИ ПО СЕТИ ПОРОЖНЯКА

участников перевозочного процесса в условиях работы с новым приказом № 258.

Они предложили создать электронную базу доверенностей, которая позволит владельцу подвижного состава передавать полномочия в части управления вагонами иному лицу.

Доверенность будут оформлять через ЭТРАН на установленный срок – от нескольких дней до нескольких месяцев, на

в том массовом количестве, которое мы имеем сейчас – 30 тыс. в сутки на Западно-Сибирской дороге, тогда можно будет говорить об эффективности».

Первый заместитель генерального директора по коммерции и производству ОАО «ПГК» Алексей Шафранов дал положительную оценку предложенным нововведениям ЦФТО и совета операторов. Между тем он считает первостепенной

Разработчики разочаровали участников перевозочного процесса, не владеющих компьютерами

определённое количество вагонов и с указанием их номеров.

Павел Иванов, начальник Центральной дирекции управления движением – филиала ОАО «РЖД», сообщил, что проверить на деле эффективность приказа можно будет в январе следующего года.

«Каждый год повторяется одна и та же ситуация, когда парк порожних вагонов прирастал в январе до 40–45 тыс. единиц, создавая при этом большие проблемы. Но раньше у нас не было приказа № 258. Когда в первом месяце следующего года полувагоны перестанут быть востребованными, в том числе на Кузбассе,

задачей, не нарушая права и обязанности грузовладельцев и операторов в части самостоятельного управления подвижным составом, найти согласованное решение, чтобы было продвижение в вопросе оптимального управления парком.

Заместитель генерального директора по производству ОАО «Востокнефтьтранс» Сергей Андрианов считает, что система электронных доверенностей и извещений может помочь в работе, но не всем. По его мнению, сам приказ № 258 требует детального обсуждения, так как при работе с ним возникает множество вопросов.

ТАТЬЯНА МАКСИМОВА

Инициатива

Ускорение расширения

«ГАЗПРОМТРАНС» ПРЕДЛАГАЕТ ПЕРЕСМОТРЕТЬ СРОКИ МОДЕРНИЗАЦИИ УЧАСТКА СВЕРДЛОВСКОЙ МАГИСТРАЛИ

ООО «ГАЗПРОМТРАНС» ПРЕДЛАГАЕТ ПЕРЕНЕСТИ СРОКИ ЗАВЕРШЕНИЯ МОДЕРНИЗАЦИИ УЧАСТКА СВЕРДЛОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ СУРГУТ – СТАНЦИЯ ВОЙНОВКА С 2015 ГОДА НА КОНЕЦ 2012 – НАЧАЛО 2013 ГОДА И ИЗМЕНИТЬ ПОРЯДОК ЗАВОЗА И ВЫВОЗА ГРУЗОВ НА СТАНЦИЮ СУРГУТ С ЦЕЛЬЮ СНИЖЕНИЯ ПОРОЖНЕГО ПРОБЕГА ВАГОНОВ НА ПОЛИГОНЕ.

Заместитель директора Сургутского филиала ООО «Газпромтранс» Иван Павленко заявил «Гудку», что корректировка сроков модернизации участка Сургут – Войновка с введением на нём двухпутной системы необходима. Уже сегодня наблюдается значительное отставание пропускных способностей железнодорожной инфраструктуры от предъявляемых к отправке по ней объёмов грузов.

«Это касается как вывоза из Сургутского региона, так и завоза в него», – подчеркнул он. – Пропускная способность участка не соответствует ни объёму отгружаемых через Сургут нефтепродуктов, прежде всего газового конденсата и лёгких сортов нефти, ни заводу оборудования и стройматериалов для добывающих и перерабатывающих



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРЮНОВ

ДОРОГА СЧИТАЕТ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ОПЕРАТОРА НЕ АКТУАЛЬНЫМИ

предприятий. Чтобы ускорить сроки завершения работ по модернизации линии, следует на уровне регулирующих государственных органов рассмотреть возможные меры по стимулированию инвестиций от компаний, ведущих добычу в Сургутском регионе. Уже на сегодня компания «СИБУР» инвестировала в развитие железнодорожного хозяйства порядка 30 млрд руб. Но в связи с намеченным на сле-

дующий год вводом новых крупных добывающих и перерабатывающих производств и ожидаемым ростом грузоперевозок этих инвестиций недостаточно».

В итоге «Газпромтранс» предлагает на уровне Свердловской дороги, а затем и руководства ОАО «РЖД» совместно с приграничными к развитию транспортный инфраструктуру государственными органами выработать перечень мер для привлечения инвесторов на расширение пропускных способностей местных линий.

В ближайшее же время улучшение пропускной способности региональных линий может быть обеспечено наращиванием на отделении локомотивного парка и оптимизацией поставок непосредственно в Сургут. «Нет необходимости, в частности, везти сюда бензин и дизельное топливо с Киришского НПЗ, когда на месте есть свои перерабатывающие мощности, а потом отправлять обратно порожний состав, создавая тем самым лишнюю нагрузку на сеть. Поставки на сургутские объекты должны быть максимально локализованы, с использованием местных грузовладельцев», – считает Иван Павленко.

Представители руководства Свердловской железной дороги восприняли озвученное предложение ООО «Газпромтранс» сдержанно.

– Вопросы расширения пропускной способности участка Сургут – Войновская рассматриваются на переговорах между руководством ОАО «РЖД» и добывающих компаний, в частности «СИБУР» и «НОВАТЭК», – сообщил представитель руководства дороги. – Пока по итогам этих переговоров сторонами не подписан ключевой документ – инвестиционная программа,

поэтому и пересматривать ещё нечего. Можно сказать лишь то, что наши предложения по расширению пропускной способности участка увязаны с задекларированными планами по отгрузке со стороны компаний «СИБУР» и «НОВАТЭК».

Вице-президент екатеринбургского научно-производственного холдинга «Стратег» Сергей Шавзис заявил «Гудку», что с целью привлечения новых инвесторов к участию в программе модернизации линии Сургут – Войновская нужно рассмотреть варианты внесения изменений в нормативные акты, регламентирующие инвестиционное взаимодействие ОАО «РЖД» с частными компаниями-грузовладельцами, а не деятельность государственных органов.

«Это не государственные правовые акты, а именно документы, регламентирующие межкорпоративные отношения», – отметил он. – Поэтому здесь ООО «Газпромтранс» следует предлагать не выработку государственных процедур, а меры по развитию взаимодействия между потенциальными инвесторами и ОАО «РЖД», как владельцем инфраструктуры и перевозчиком».

ЛЕОНИД ГРИГОРЬЕВ

ВОПРОС ДНЯ?

Ждёте ли вы ритмичной погрузки в новогодние каникулы?



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРЮНОВ

Александр Кравчук, начальник Забайкальского ЦФТО:

– В первой декаде 2012 года ожидается небольшое снижение, связанное с тем, что мелкие грузоотправители уйдут на выходные. Но погрузка нефти, угля, строительных материалов не снизится – а это основные грузы, перевозимые по Забайкальской дороге. Компании-грузоотправители продолжают работу в штатном режиме.

Елена Бизина, заместитель начальника Северного ЦФТО по маркетингу:

– В первую новогоднюю декаду погрузка будет меньше, чем во вторую и третью. Те предприятия, которые круглосуточно работают – нефтеналивные, угольные, металлургические, – будут грузить в привычном для себя режиме, ритмично. А отправители лесных, строительных грузов, машин и оборудования в праздники будут в основном отдыхать. Если сравнивать с началом нынешнего года, то средне-суточная общая погрузка в первую декаду января 2012 года ожидается почти на том же уровне – 140,6 тыс. тонн против 142,4 тыс. тонн. Вместе с тем у каждого отправителя грузов, даже экспортных, в каникулы будет возможность активизироваться: и таможенники намерены работать по графику, и незанятого подвижного состава будет больше, чем обычно.

Алла Сканцева, заместитель начальника Северо-Кавказского ЦФТО:

– Обсуждению ритмичной работы в январе был посвящён последний региональный координационный совет. На местах созданы оперативные штабы по взаимодействию перевозчика с крупными отправителями, собственниками подвижного состава. Это вселяет уверенность, что резкого спада погрузки в первой декаде января не будет и каникулы не станут причиной резкой нагрузки на инфраструктуру по окончании праздников, когда после затишья наступает резкий всплеск. Кроме того, ритмичная погрузка в первой декаде позволит рационально использовать ресурсы дороги, в том числе и трудовые.

Вера Люкшина, начальник отдела маркетинга Куйбышевского ЦФТО:

– Традиционно в каникулы в обычном режиме работают нефтехимические и химические предприятия, строительные карьеры и горно-обогатительные комбинаты. А также все девять нефтеперерабатывающих заводов, расположенных в Самарском, Башкирском и Волго-Камском регионах дороги. Исключение в праздники составят разве что предприятия малого и среднего бизнеса, в том числе зерновые компании, производители продуктов и заготовители лома чёрного металла. Как правило, крупные грузоотправители дают свыше 80% от общей погрузки дороги. По прогнозам грузоотправителей, среднесуточная погрузка в январе может составить около 190 тыс. тонн. За первую декаду января с учётом падения на 10–15% в праздники объём погрузки по дороге в целом составит около 1,7 млн тонн.

Андрей Громоной, генеральный директор ООО «Промнерудтранс»:

– В новогодний период мы намерены применить единый комплекс мер по обеспечению загрузки нашего парка. Это прежде всего срочное планирование, позволяющее нам находить грузовладельцев, имеющих оперативную необходимость в отгрузке своей продукции даже в период, когда у страны новогодние каникулы. Мы готовы по необходимости идти им навстречу в отношении срочного изменения номенклатуры отгружаемых грузов, сроков подачи парка, маршрутов перевозки. Важным фактором поддержания работы в дни праздничных каникул для нас станет работа с клиентами, представляющими производство непрерывного цикла, потребность в грузах у которых не зависит от календарных дат. Что касается прочего сектора, где традиционно в праздничный период идёт спад, мы намерены применять порядок предоставления гарантийных обязательств работы без оплаты тарифа и в случае необходимости использования механизма дебиторного кредитования.

Владимир Сергеев, руководитель правления группы компаний «Недра»:

– Наши отношения с ОАО «Российские железные дороги» в праздничный период изменений не претерпят. Прежде всего это связано с порядком организации работы самого холдинга, который в этот период работает в круглосуточном режиме. Кроме того, значительная часть наших клиентов также работают в режиме безостановочной работы, в частности это металлургические комбинаты или строительные компании, возводящие крупные объекты путём непрерывного бетонного литья. Мы ценим тот факт, что ОАО «РЖД» в период новогодних каникул гарантирует нам бесперебойную подачу вагонов под наши грузы и их доставку потребителям без сбоев.

Перспектива

Железная скидка

РЖД ПОЛУЧАТ МЕТАЛЛ ПО СНИЖЕННЫМ ЦЕНАМ



ОАО «РЖД» договорилось с российскими металлургами о снижении закупочных цен на металлопродукцию в 2012 году.

Заместитель начальника департамента планирования и бюджетирования ОАО «РЖД» Геннадий Ильюта рассказал «Гудку», что ключевыми номенклатурными направлениями по снижению цен на 2012 год являются рельсовая продукция и сортовой металлопрокат общего назначения. «Снижение цен на рельсы нашей компанией оговорено с поставщиками в объёме 6% от уровня на конец текущего года, – отметил он. – Металлопрокат будет закупаться на 8% дешевле уровня текущего года. Таких результатов нашему холдингу в ходе переговоров удалось добиться за счёт совпадения ряда факторов, влияющих на ценообразование. Во-первых, на мировом металлургическом рынке наблюдается падение спроса на продукцию, что заставляет производителей проявлять гибкость, в том числе и в вопросах ценообразования, со своими клиентами, особенно такими крупными, как ОАО «РЖД». Во-вторых, мы являемся одним из крупнейших покупателей продукции наших меткомбинатов, и в наших контрактах прописаны возможности ценового варьирования. За счёт этих факторов нашему холдингу и удалось в ходе переговоров достичь выгодных ценовых условий на наступающий год».

Леонид Григорьев

Конъюнктура

Ушла в трубу

С 2012 года российская нефть для Белоруссии будет полностью идти по трубопроводам

Белоруссия и Россия согласовали условия поставки российской нефти на белорусские НПЗ на 2012–2015 годы. Согласно договорённости в 2012 году объём экспорта нефти составит 21,5 млн тонн. При этом транспортировка по трубе увеличится на 3,5 млн тонн.

В середине декабря концерн «Белнефтехим» успешно завершил переговоры с российскими нефтяными компаниями об условиях поставок нефти на белорусские НПЗ и принципах формирования цен на сырьё. Экспортные пошлины отменяются, а новая цена будет на \$20–40 за тонну ниже, чем в этом году (средняя цена за 2011 год составляет \$437 за тонну). Кроме того, договорённости впервые предусматривают поставки из Белоруссии в Россию 5,8 млн тонн высококачественного моторного топлива белорусского производства. «Баланс нефтяного сырья Белоруссии на 2012 год полностью обеспечивает потребности НПЗ, в том числе предусматривает поставку в Белоруссию 21,5 млн тонн российской нефти трубопроводным транспортом, что на 3,5 млн тонн больше, чем в 2011 году», – говорится в сообщении концерна. По словам замминистра энергетики РФ Юрия Сентюрина, в 2011 году общий объём огово-



рённых поставок должен составить 21,68 млн тонн нефти, в том числе 3,5 млн тонн предполагается поставить по железной дороге. Ещё 4 млн тонн Белоруссия должна получить по контракту с Венесуэлой в рамках своп-схемы с Азербайджаном. Но начиная со следующего года вся российская нефть, предназначенная для белорусов, уйдёт в трубу. Впрочем, для отраслевых экспертов такое решение не стало неожиданностью. Тем более что весной 2011 года об этом просила белорусская сторона. «Белоруссия традиционно реэкспортировала российскую нефть и нефтепродукты (так как получала их по более низкой цене, чем потребители в Западной Европе) и за счёт этого обеспечивала

Трубопровод снова сыграл роль при выборе способа доставки

сбалансированность бюджета. Несколько лет назад эту практику прекратили (в основном из-за политических трений). Вероятнее всего, теперь политические вопросы улажены, поэтому и поставки нефти на белорусские НПЗ по системе трубопроводного транспорта восстановлены», – считает эксперт аналитического отдела «Инвесткафе» Дмитрий Адамидов. «Схема работы трубопроводов предполагает заранее оговорённый объём поставок. Для Белоруссии этот объём был определён в 18 млн тонн в год, что и закреплено в межправительственном соглашении, – говорит ведущий

инженер «Инжиниринговой компании «2К» Стэф Босуорт. – Однако для полной загрузки белорусских НПЗ этого недостаточно. И Минск закупал дополнительные 3,5 млн тонн с поставкой по железной дороге. Но транспортировка по «железке» гораздо дороже, чем по трубе». «Железнодорожные перевозки увеличивают конечную стоимость нефти на 30–33%, в то время как при прокачке по трубе добавляется всего лишь 10–15% стоимости», – подсчитала аналитик ИФК «Солид» Елена Юшкова. В результате нефтяники пользуются железной дорогой для перевозок нефти лишь в том случае, если отсутствует нефтепровод или передача нефти по нему затруднена. В среднем доля железнодорожного транспорта в общем объёме перевозок нефти на экспорт составляет всего 4,8%. Но если для Белоруссии новая схема поставок выгодна, то для РЖД она означает сокращение доходов. По подсчётам господина Адамидова, потери всех участников процесса (РЖД + независимые перевозчики + сервисные компании) от ухода нефтяных грузов в систему «Транснефти» могут составить от 4 до 4,5 млрд руб. в зависимости от маршрута. Потери собственно РЖД в этом случае будут не менее 1 млрд руб.

Галия Шакирова

Индексация

Холодное уравнение

ПЕРЕВОЗКАМ СКОРОПОРТА ДАЮТ УНИФИЦИРОВАННЫЙ ТАРИФ



Выравнивание ставок на перевозку одной тонны груза позволит повысить конкурентность всей отрасли

рифах на перевозки грузов в термических контейнерах приводят к значительному удорожанию перевозок в контейнерах-термосах, в автономных рефрижераторах и в рефконтейнерах, перевозимых в сцепах с вагоном-дизель-электростанцией. «Цена перевозки специализированными контейнерами будет выше перевозки в вагонах в среднем на 20–30%, – отметил он. – При этом ФСТ не учитывает дополнительные затраты грузовладельцев, которые они несут при перевозке в спецконтейнерах, за терминальную обработку и автоперевозку». Однако первый заместитель начальника департамента по маркетингу грузовых перевозок и тарифной политике ОАО «РЖД» Галина Зимовская считает, что принятое ФСТ

решение обеспечит равную выгодность перевозок скоропортящихся грузов в различном подвижном составе не только грузоотправителям, но и ОАО «РЖД». Действующие в настоящее время необоснованно низкие тарифы на перевозки скоропортящихся грузов, особенно в контейнерах-термосах и рефрижераторных контейнерах с автономным источником питания, обеспечивали более конкурентные условия по отношению к перевозкам в других типах подвижного состава, что создавало предпосылки для сепарации рынка и не позволяло заинтересованным компаниям поддерживать традиционные технологии перевозок скоропорта. «Следует учесть, что перевозки скоропортящихся грузов в рефрижераторных контейнерах обеспечивают только 8% всех железнодорожных перевозок, а общая доля рынка компаний – членов АОРПС, которые не удовлетворены принятыми решениями, составляет не более 10%, – подчеркнула

она. – Учитывая, что на рынке существует конкуренция между разными видами подвижного состава за один вид груза, выравнивание ставок на перевозку одной тонны груза позволит повысить конкурентность всей отрасли, а не только отдельных видов подвижного состава и отдельных, заинтересованных компаний и ассоциаций. Принятые на 2012 год тарифы не приводят к изменению общей тарифной нагрузки на рынок перевозок скоропорта (без учёта ежегодной индексации). В то же время правлением ФСТ принято решение об установлении на 2012 год исключительного тарифа в виде коэффициента 0,92 к тарифам преysкуранта на перевозки рыбы и рыбопродуктов в рефрижераторных вагонах и рефрижераторных контейнерах со станций Дальневосточной, Октябрьской, Калининградской, Северной дорог во внутригосударственном сообщении».

Леонид Григорьев

Скандал

Дорогу вернули на конкурс

ФАС вступилась за обиженных участников тендера по Кызыл – Курагино

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) аннулировала итоги тендера по выбору подрядчика строительства железной дороги Кызыл – Курагино. Спустя два дня после торжественного открытия строительства первого участка железнодoрoжнoй линии Кызыл – Курагино в Туве ФАС поручила заново провести итоги тендера на выбор подрядчика. Соответствующее предписание служба направила заказчику строительства – Росжелдору. Открытый конкурс на право заключения госконтракта по строительству первого участка дороги протяжённостью 147 км состоялся 14 декабря 2011 года. Его выиграла компания «Стройновация», входящая в группу «Сумма», предложив исполнить контракт за 44,3 млрд руб. при начальной цене почти 48 млрд руб. При этом двум компаниям – ООО «Трансстроймеханизация» и «УСК МОСТ» – было отказано в участии в тендере. Первая компания предложила осуществить проект за 40,3 млрд руб., а вторая – за 45 млрд руб. «Комиссия ФАС пришла к выводу, что компании были не допущены к участию в конкурсе по необоснованным причинам. Причём в ситуации с предложившим меньшую цену государственного контракта ООО «Трансстроймеханизация» (отсутствие по вине банка от-

метки на платёжном поручении об обеспечении заявки на участие в конкурсе) антимонопольная служба ранее давала разъяснения, что отказ в таком случае неправиомерен», – говорит в сообщении ведомства. «Благодаря решению ФАС, в результате которого конкурсные процедуры будут проведены повторно, государственный бюджет может сэкономить более 4 млрд руб. Удивление вызывает то, что заказчик принял решение об отказе в допуске на основаниях, по которым ФАС ещё два года назад дала разъяснения», – отметил начальник управления

России в отличие от судебных сроков существенно короче – ФАС обязана в течение пяти дней рассмотреть жалобу по существу и принять решение. Кроме того, в срок рассмотрения жалобы не может быть подписан государственный контракт, право на заключение которого являлось предметом тендера», – отметила руководитель коммерческой группы юридической фирмы Vegas Lex Юлия Тормагова. Управляющий партнёр юридической фирмы «РайтСол КСМ» Александр Кошкин подтвердил, что обращение «обиженных» участников торгов в антимоно-

Существует целое бизнес-направление по оспариванию торгов

контроля размещения государственного заказа ФАС России Михаил Евраев. Пресс-секретарь Росжелдора Александр Милых сообщил «Гудку», что в агентство предписание ФАС пока не поступало. В группе «Сумма», чья структура выиграла тендер, комментировать решение ФАС отказались. «Практика последних лет подтверждает, что участники тендеров чаще обращаются в ФАС России с целью защитить свои интересы, нарушенные в результате действий должностных лиц конкурсных комиссий. Это обусловлено тем, что сроки принятия решения по жалобе в ФАС

полную службу – распространённое явление. «На настоящий момент существует целое бизнес-направление по оспариванию результатов государственных торгов. В таких случаях компании, используя допущенные при проведении тендеров нарушения или неточности, пытаются добиться для своих клиентов отступных или иных уступок и предпочтений. Поэтому государственные заказчики, как правило, уже более осторожно подходят к отказу в приёме заявок на участие в тендере по формальным признакам», – отметил он.

Денис Вискне

ЕДИНАЯ ИНФОРМАЦИОННО-СПРАВОЧНАЯ «ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ» ДЛЯ РАБОТНИКОВ КОМПАНИИ

БЕСПЛАТНЫЕ ЗВОНКИ ИЗ ВСЕХ РЕГИОНОВ РОССИИ!

8 800 100 1520

С понедельника по субботу с 8.00 до 22.00 (мск) сотрудники «Горячей линии» принимают обращения работников ОАО «РЖД»

РЕКЛАМА

ДОБРОТА

Миллион для Нелли

КОМПАНИЯ В БЕДЕ ЧЕЛОВЕКА НЕ ОСТАВИТ

НОВОСТЬ БЫЛА КАК ПОДАРОК: МАЛЕНЬКАЯ НЕЛЛИ И ЕЁ МАМА ВСТРЕЯТ НОВЫЙ ГОД В СОБСТВЕННОЙ КВАРТИРЕ.

Я была у них в гостях в Петрозаводске два месяца назад. Больше всего меня тогда поразили печальные глаза крохи: она как будто понимала, что осиротела, едва родившись.

17 августа прошлого года муж Светланы Чаругиной был смертельно травмирован при производстве маневровых работ на станции Боярская Октябрьской железной дороги. Михаил был кондуктором грузовых поездов. Ему не исполнилось и 22 лет.

Светлана рассказывает, что её Миша очень любил свою работу и всегда говорил, что «Российские железные дороги» – это самая надёжная компания в стране. Она лишь недавно начала говорить о нём в прошедшем времени, когда дочка пролепетала что-то похожее на слово «мама». И молодую мать просто по сердцу резануло: ей не придётся учить девочку произносить «папа»! «Когда я это осознала, чуть не потеряла сознание», – говорит она. Светлана вспоминает мужа каждый день – так легче переносить горе.

Говорит: если бы Миша был жив, взяла бы ипотеку, потихоньку бы рассчитывались, растили дочку и были бы счастливы. Всё было бы как у тысяч счастливых людей, которые любят, живут, строят планы. Вспоминает, что имя малышке придумали заранее, такое ласковое – Нелли. Муж был вне себя от радости, когда узнал, что скоро станет отцом.

«Он не ходил, а летал, – рассказывает она. – Ещё бы: любимая семья, любимая работа! Если задерживался на станции, обязательно звонил, предупреждал. Как ангел, от всех тягот меня оберегал. Часто рассказывал о своём предприятии. Благодаря ему я узнала о железной дороге столько всего интересного! А ещё мы много путешествовали, естественно, поездом – так безопаснее, считал мой муж. Он жил работой, на работе и умер...»

Железнодорожники, конечно же, не оставили вдову в беде. И утешали Светлану, и просили простить за то, что не уберегли парня. Помогли проводить Михаила в последний путь. При этом Октябрьская железная дорога взяла на себя все ритуальные расходы.

А Светлана после гибели мужа жила только одной мыслью: благополучно выносить и родить ребёнка. Маленькая Нелли появилась на свет в конце декабря 2010 года, умилив родственников улыбкой, «как у папы»...

Горе тогда перемешалось с радостью. Но жизнь продолжалась...



ФОТО: ЛЮДМИЛА ЯКИНОВА

Хотя в таких случаях и не принято считать деньги, но мы это сделаем, чтобы доказать: помощь семье погибшего оказалась реальной. В полном соответствии с Коллективным договором ОАО «РЖД» вдове и матери Ольге Васильевне Чаругиной было выплачено единовременное пособие в общей сумме 585476 руб. (24 среднемесячных заработка кондуктора 4-го разряда). Собрал личные деньги, как говорится, с миру по нитке, и коллектив, в котором работал её муж. Его коллеги передали Светлане 57 тыс. руб.

В то время она жила в чужой квартире. И тут ей помогли. С сентября по декабрь 2010 года через территориальный комитет профсоюзов оплачивалось ей съёмное жильё. Это тоже не маленькие деньги – 10 тыс. руб. ежемесячно.

А после родов вдова стала получать ежемесячно по 20000 руб. в связи с потерей кормильца. Когда дочка подрастёт, представители дороги пообещали устроить её в детский сад, а маме найти работу по специальности в ОАО «РЖД».

Но была одна проблема, с которой Светлана Чаругина обратилась к президенту

У МАМЫ И ДОЧКИ ВСЁ БУДЕТ ХОРОШО

ОАО «РЖД» Владимиру Якунину, написав ему в блог:

«Пишу вам, так как уже не знаю, к кому обратиться! Мой муж работал в Петрозаводске кондуктором грузовых поездов. Мечтал сделать карьеру на железной дороге, а он всегда добивался своих целей.

оба на пенсии, папа – инвалид. Когда хоронили мужа, обещали меня не бросить, помогать и, главное, решить проблему с жильём. Но прошёл год, а вопрос так и не решился. Вся надежда на вашу помощь».

И президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин откликнулся на это письмо: «Светлана, не могли бы вы прислать мне письмо с объяснением ситуации?»

Можно отметить и скромное новоселье. А потом сесть и написать президенту ОАО «РЖД» письмо с огромной благодарностью за оказанную помощь и поздравить его с Новым годом

Но год назад он погиб на производстве. Я была в это время на пятом месяце беременности. Наша семейная жизнь только начиналась. Мы оба из других городов и стояли в очереди на корпоративную поддержку ипотеки. Сейчас мы с дочкой снимаем комнату, платить за неё тяжело, так как я не имею возможности работать, нахожусь в отпуске по уходу за ребёнком. Мои родители живут далеко, и

В ответ она написала, как собирала кучу справок, ждала решения региональной жилищной комиссии. В апреле та решила предоставить безвозмездную субсидию, но сумма слишком мала – на неё в Петрозаводске не купишь даже комнату. Письмо заканчивалось словами: «Мы каждый месяц переезжаем с места на место и не знаем, где будем жить завтра. Обидно за малышку – она

ЮБИЛЕЙ

Ученик Шахунянца

НИКОЛАЙ ЕЛСАКОВ ПОСВЯТИЛ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ТРАНСПОРТУ БОЛЕЕ ПОЛУВЕКА

Судьба известного конструктора-путейца Николая Елсакова, кажется, была предопределена заранее. Он вырос вблизи железнодорожной станции Пинюг Горьковской дороги, где его отец работал сначала телеграфистом, а затем начальником дистанции пути, а мать была учительницей начальных классов в железнодорожной школе. И вполне закономерно, что сын пошёл учиться в МИИТ.

В то время на факультете «Путь и путевое хозяйство» работал знаменитый профессор Георгий Шахунянц, которого не только студенты, но и преподаватели буквально боготворили. В его официальной биографии говорится: «На кафедре «Железные дороги» Георгий Михайлович организовал занятия с артельными старостами, дорожными мастерами, начальниками дистанций. Несмотря на очевидные достижения в науке, он никогда не был кабинетным учёным».

Николай Елсаков до сих пор считает, что ему крупно повезло знать этого замечательного человека, который не только в профессии, но и в жизни всегда был для него примером.

Успешно защитив диплом под руководством любимого профессора и пройдя, как говорят железнодорожники, «профессиональную обкатку», он получил направление на работу в Проектно-технологическо-



ФОТО: ЕВГЕНИЙ КАШИН

НИКОЛАЙ НИКОЛАЕВИЧ ЕЛСАКОВ УВАЖАЮТ НЕ ТОЛЬКО ПУТЕЙЦЫ

конструкторское бюро по пути и путевым машинам, которое было создано в МПС. А вскоре его и возглавил. Под его руководством в ПТКБ выполнялись сложнейшие заказы. Например, в 1964–1965 годах он руководил разработкой специальных конструкций рельсового пути для космодрома Байконур. Дорога длиной в семь километров должна была выдерживать груз в четыре с половиной тысячи тонн!

Михаил Володин, работавший в то время главным инженером, вспоминает, как до глубокой ночи люди сидели на работе,

разрабатывая конструкцию стрелочных переводов. «Чувство ответственности и важности происходящего, – говорит он, – не передать словами. Мы осознавали, что делаем что-то великое. Поэтому старались, старались изо всех сил». Труд конструкторов был оценён по достоинству. Коллектив бюро награждён редкой медалью «По случаю первого выхода человека в открытый космос».

О Николае Николаевиче в коллективе вспоминают как о человеке исключительной порядочности. «У него к себе всегда были завышенные требования, а к другим относился с пониманием», – говорят коллеги. Так, будучи руководителем и имея

персонального шофёра, он домой обычно добирался пешком, потому что не хотел задерживать водителя, у него, мол, рабочий день закончился, его дома ждут. А сам на работе находился едва ли не круглосуточно.

Сейчас Елсаков уже на заслуженном отдыхе. В канун Нового года у него юбилей: 30 декабря ему исполняется 85 лет. И в редакцию пришло письмо из ОАО «РЖД», где его коллеги из ПТКБ с гордостью пишут: «Николай Николаевич Елсаков – кандидат технических наук, награждён знаком «Почётный железнодорожник», лауреат премии Совета Министров СССР за разработку стрелочных переводов с непрерывной поверхностью катания. Он проработал на железнодорожном транспорте 55 лет. Под его руководством и при непосредственном участии были разработаны конструкции стрелочных переводов и рельсовых скреплений, в том числе для скоростного движения поездов, созданы высокоэффективные путевые машины, а также технологии производства работ по ремонту и текущему содержанию пути».

Работники ПКТБ поздравляют его от имени всех путейцев, работников институтов, конструкторских бюро и предприятий по производству стрелочных переводов. А редакция «Гудка» желает ему жить до ста лет без старости.

Евгения Крылова

История

Дал имя эпохе

ЛЕГЕНДАРНОГО НАЧАЛЬНИКА ПОМНЯТ НА МАГИСТРАЛИ

УЧАСТИЕМ В ВИКТОРИНЕ «ЭПОХА НИКОЛАЯ ПОРФИРЬЕВИЧА НИКОЛЬСКОГО» ОТМЕТИЛИ В ШКОЛАХ НА ЗАПАДНО-СИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ 100-ЛЕТИЕ СО ДНЯ ЕГО РОЖДЕНИЯ.

Задания для викторины составляли ветераны-железнодорожники, лично знавшие Никольского, 18 лет руководившего дорогой. А её проведение в школах организовал отдел образовательных учреждений службы управления персоналом дороги. Цель была приобщить ребят к истории магистрали и пробудить в них желание её исследовать. Человека, чьим именем названа эпоха в жизни магистрали, нет уже почти соток лет, но молодёжь должна его знать.

Вопросы и задания викторины, охватывающие все основные этапы жизни и деятельности Никольского, были разосланы в школы-интернаты ещё в конце октября. У него ведь удивительная биография: родился в семье красного партизана, после окончания профтехучилища работал токарем в паровозном депо. Оттуда и был направлен в Томский институт инженеров железнодорожного транспорта. На Западно-Сибирской дороге при нём произошла техническая революция – проведена электрификация. Он запускал в рейс первый фирменный поезд «Сибиряк». В Новосибирске при Никольском началось строительство дорожной



ФОТО: ЕВГЕНИЙ КАШИН

История дороги – история моей страны

клинической больницы и Дома культуры железнодорожников. Ветераны вспоминают, как не просто было отвоевать для них место, подготовить проектную документацию и добиться финансирования.

Ответы в письменном виде участники викторины должны были представить до 3 декабря, дня его рождения. На подготовку, таким образом, отводилось больше месяца. Рекомендовалась и литература, где можно было получить информацию. Это книги «Самые знаменитые железнодорожники России», «Верховный путь на службе Отечеству», «Магистраль» и буклет «Никольский Николай Порфирьевич».

Анализ присланных ответов показал, что школьники подошли к делу серьёзно. Они не ограничились чтением книг и связались с музеем истории до-

роги и его филиалами. Кроме того, побывали в дорожной научно-технической библиотеке, заглянули в Большую Советскую энциклопедию. Ну и, конечно, встретились теми, кто лично знал юбиляра. Поэтому работы участников викторины получились содержательными, прекрасно иллюстрированными фотографиями, рисунками и даже копиями некоторых исторических документов. Один из победителей викторины охарактеризовал юбиляра словами Александра Суворова «Я только тогда спокоен, когда мои труды на благо Отечества».

Многие из ребят не ограничились ответами на поставленные вопросы, рассказали о себе, своих родителях и о желании продолжить главное дело их жизни: получив образование, работать на железных дорогах России.

Павел Фридман
Новосибирск

Финансы

Заёмщики под защитой

Банковских клиентов, берущих деньги в долг, обезопасят от недобросовестных кредиторов

На прошедшем в среду, 21 декабря съезде «Деловой России» обсуждался вопрос создания агентства по защите прав заёмщиков.

В результате работы аналогичной структуры в Канаде стоимость кредитов удалось снизить на 6%. Перенять канадский опыт посоветовал президент общероссийской общественной организации «Деловая Россия» Александр Галушка, подчеркнув, что за период существования агентства объём финансирования малого и среднего бизнеса увеличился в четыре раза. Кроме того, предлагались и такие меры по усовершенствованию кредитной системы, как госгарантии, то есть государство может разделить финансовые риски инвесторов и негосударственных банков на этапе форсированного развития промышленности.

Идею создания агентства взял «на заметку» премьер Владимир Путин, поручив Минэкономразвития представить свои предложения по этому вопросу. «На самом деле права заёмщиков никто не защищает, это правда. У нас при всём уважении к нашим финансовым учреждениям очень часто творится произвол», – заметил Владимир Путин.

Президент Ассоциации региональных банков России Анатолий Аксаков подтверждает, что споры между банками и кредитруемыми возникают всё чаще. Суды завалены исками с обеих сторон. «Роспотребнадзор пытается защитить заёмщиков, но, на мой взгляд, делает это не очень успешно. Уверен, после создания агентства будет развиваться институт медиации, который в досудебном порядке начнёт рассматривать споры между заёмщиками и кредиторами. Появится институт омбудсменов, принимающих решения в пользу банковских клиентов. И эти решения будут обязательными к исполнению для кредиторов», – заявил «Гудку» Аксаков.

Глава АРБ считает, что большинство заёмщиков попадают в кредитную кабалу не по вине банковских организаций. Клиенты, берущие деньги в долг, страдают в основном от собственной финансовой неискущённости и низкой правовой культуры. «Мы должны защищать только добросовестного заёмщика, не поощряя безответственность», – добавил Аксаков. – Человек, берущий в долг чужие деньги, должен их возвращать. Поэтому так важно прописать нормы, которые бы определяли обязанности российских заёмщиков», – подчеркнул Аксаков.

По словам главного экономиста УК «ФИНАМ Менеджмент» Александра Осина, российская проблема с заёмщи-



Одним агентством по защите прав клиентам банков не помочь – нужно повышать свою финансовую грамотность

ками заключается в том, что рентабельность небольших и средних банков часто нулевая или отрицательная и даже у крупных банков она не выше 20%. Чтобы удержаться на рынке, небольшие банки проводят очень рискованную по-

климата в лучшую сторону нужен комплекс мер, и создание агентства – лишь одна из них», – отметил Александр Осин. Эксперт добавил, что основной прок от новой структуры в том, что она по сравнительно низким расценкам будет защищать права вкладчиков в суде, информировать их о рисках, связанных с привлечением займов в том или ином банке. «Банковская система по стране развита неравно-

«Мы должны защищать только добросовестного заёмщика – поэтому важно создать нормы, которые определяли бы не только права, но и обязанности заёмщиков»

литике привлечения заёмщиков и устанавливают максимальные процентные ставки, скупко информируя клиентов об остальных условиях займа. «Создание агентства по защите прав заёмщиков аналогично появлению федерального адвокатского бюро, но для изменения кредитного

мерно, и в связи с этим права провинциальных заёмщиков защищены гораздо хуже, чем заёмщиков, проживающих в крупных городах, – агентство сможет нивелировать эту разницу», – пояснил Александр Осин.

Алла Панасенко

Выставка

Вспомнить и сравнить

Попасть в историю, живя на рубеже веков

В Чите в Забайкальском краевом краеведческом музее открылась фотовыставка, посвящённая 120-летию Транссиба, – «Два века – два взгляда».

С интересом разглядывают снимки прошлого и настоящего Забайкальской дороги первые посетители: машинисты, вагонники, движенцы, путейцы. Одни пришли сюда из краевого центра, другие приехали из районов. Все оживлены, в зале стоит гул обсуждения.

Прошрое Забайкальской железной дороги, строительство Великого Транссибирского пути – на тридцати чёрно-белых фотграфиях известного краеведа Алексея Кузнецова, основателя библиотек и краеведческих музеев в Нерчинске и Чите.

Этим прекрасно сохранившимся работам более ста лет. Здесь и паровозное депо станции Зилово начала XX века, и первые мосты, которые уже тогда строили на железобетонных сваях, и прокладка тоннелей сквозь толщу забайкальских гор, и многое другое.

– С железной дорогой Алексей Кузнецов не был связан напрямую. Но как директора краеведческого музея его интересовали все знаковые события. А строительство Транссиба – важнейший этап в жизни Забайкалья. Оставить его без внимания Кузнецов, конечно, не мог, – рассказывает начальник службы корпоративных коммуникаций ЗаБЖД Александр Баринов.

А вторая половина экспозиции – настоящее Забайкальской магистрали. Его запечатлел почётный железнодорожник, фотограф Николай Горячев. Он снимает дорогу с 1974 года и знает её, что называется, от и до. Здесь фотографий побольше. И они цветные.

– На моих снимках южный и главный ходы ЗаБЖД, часть станций Амурской области, – говорит Николай Горячев. – Эти работы я выбрал не случайно. У Кузнецова снимки конца XIX – начала XX века. А мои – конца XX – начала XXI века. Когда я увидел творчество Кузнецова, захотел сделать что-то подобное.

Так в коллекции Горячева появились современные фото тех мест, где снимал в прошлом Кузнецов. Причём сделанные с того же ракурса.

Например, долина укрощённой реки Хилок, по которой идёт грузовой поезд. Или вот станция Урульга. У Кузнецова – это старое деревянное здание, у Горячева – современное, каменное. Выставка даёт возможность сравнить, вспомнить, задуматься.

В этот момент у стенда с фото Забайкальской магистрали наших дней четверо молодых железнодорожников, улыбаясь, оживлённо обсуждают один из снимков.

– Гляди, Антон, да это же ты! – восклицает, присматриваясь, один из них.

– И, правда, я, – удивлённо и немного смутившись, замечает его товарищ.

Да, на фото именно он осматривает вагоны. За этим занятием и запечатлел Антона Коруса цепкий объектив Николая Горячева. Осмотрщиком на станции Могоча Антон трудился до 2008 года. А сейчас работает помощником машиниста в депо Могоча.

– Неожиданно, конечно, но очень приятно побывать на такой выставке и в качестве посетителя, и в качестве экспоната, вернее, героя фотографии. Вот и я вошёл в историю, и с этим ничего не поделаешь! – шутит парень.

Сергей Донцов, соб. корр. «Гудка» Чита

Мотивация

Ставка на гарантии

ОАО «РЖДстрой» обеспечивает надёжную социальную защиту персонала и ветеранов труда

Руководство ОАО «РЖДстрой» и Первичной профсоюзной организации пришли к единому решению: 20 декабря 2011 года подписан Коллективный договор, который значительно повысит льготы для сотрудников и улучшит условия труда. Теперь у «РЖДстрой» выстроена единая логика с Коллективным договором холдинга «РЖД». Новый договор значительно «дороже» действующего по объёмам финансирования – это значит, что работа в Компании сулит ещё большую уверенность в завтрашнем дне. Коллективный договор ОАО «РЖДстрой» на 2012–2014 годы подписали Первый заместитель генерального директора Компании Геннадий Талашкин и Председатель Первичной профсоюзной организации Анатолий Козин.



Руководство ОАО «РЖДстрой» и Первичной профсоюзной организации подписывают Коллективный договор

Достижению договорённости по улучшенному договору предшествовала серия заседаний рабочей группы по прояснению спорных вопросов из представителей от руководства Компании, Первичной профсоюзной организации и ЦК «Роспрофжела», длившаяся в течение четырёх месяцев.

В Компании подчёркивают, что документ стал инструментом для дальнейшего укрепления социального партнёрства в Обществе, совершенствования ранее созданного механизма защиты социально-трудовых прав работников. Во вновь принятом Коллективном договоре работодателем предусмотрено выделение больших, по сравнению с действующим, средств для реализации предусмотренных льгот и гарантий для работников. Применена более совершенная структура документа.

Документ регулирует социально-трудовые отношения в ОАО «РЖДстрой» между сторонами социального партнёрства – работниками и работодателем. Он направлен на создание привлекающей системы социальной поддержки персонала, максимально способствующей стабильной и эффективной деятельности Компании, мотивации, а также заботы о его работоспособности, профес-

сиональном долголетии, возможностях самореализации, условиях труда и жизни. Как пояснил «Гудку» Анатолий Козин, по отношению к договору на 2011 год согласно новому документу планируется выделить на 124 млн рублей больше: объём средств на 2011 год составлял 397 млн рублей, а в 2012-м – уже 521 млн рублей. «Это собственные средства ОАО «РЖДстрой» – часть из них выделяется за счёт себестоимости, а вторая – за счёт прибыли Компании. В действующем договоре соотношения этих долей перевешивало в сторону прибыли, в новом договоре удалось прийти примерно к равным долям», – отметил он. – Надо признать, что переговоры с руководством Компании были интенсивными и в целом наша инициатива была воспринята положительно, с готовностью сотрудничать. Объёмы предполагаемых денежных средств были тщательно проанализированы финансово-экономическим блоком «РЖДстрой» – так, чтобы данный шаг не был предпринят в ущерб другим важным стратегическим планам Компании».

Анатолий Козин подчеркнул, что в первые годы деятельности «РЖДстрой» – 2007–2008 годы – картина по социальным гарантиям сотрудников выглядела совсем иначе. Сегодня «РЖДстрой» по данному критерию занимает одно из лидирующих мест в холдинге. Согласно новому Коллективному договору, повышен уровень социально-экономической защиты работников и неработающих пенсионеров. В частности, отрегулированы вопросы, связанные с проездом на железнодорожном транспорте от дома до работы и обратно работникам и их детям до 18 лет от места жительства до места учёбы. За счёт средств работодателя оплачивается один раз в год проезд в дальнем следовании – в отпуск или по другой возникшей необходимости. Сотрудник может рассчитывать на оплачиваемый работодателем билет либо денежную компенсацию расходов на данную поездку.

В пользу пенсионеров решены вопросы, связанные с проездом в поездах дальнего следования один раз в год и их медицинским обслуживанием. Председатели

совета ветеранов смогут получать компенсации стоимости проезда и питания во время посещения ветеранских организаций на местах. Им также будет предоставлен автотранспорт во время данных мероприятий.

Для всех работников созданы условия для участия в НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ», а также страховые выплаты для общественных уполномоченных лиц по охране труда, предусмотрены средства на обучение работников Компании правилам и требованиям по охране труда. Будет продолжена работа по развитию целевой подготовки будущих работников Общества. И в целом, как подчёркивают в Компании, профессиональное обучение сотрудников является важной частью социального направления.

В новом Коллективном договоре закреплены дотации в период проведения детской оздоровительной

кампании и определён порядок финансирования спортивных мероприятий в Обществе. Большое внимание Компания уделяет вопросам защиты детства и материнства. Выплачивает дополнительную материальную помощь при рождении ребёнка к пособию по беременности и родам, частично компенсирует расходы по содержанию детей в дошкольных образовательных учреждениях.

Командировочные расходы в Обществе теперь составляют не менее 250 рублей в сутки – «РЖДстрой» одна из первых среди дочерних компаний РЖД повысила их сумму.

«Другие компании также должны стремиться к созданию стимулирующих к высоким результатам профессиональной деятельности условия для участия в НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ», а также страховые выплаты для общественных уполномоченных лиц по охране труда, предусмотрены средства на обучение работников Компании правилам и требованиям по охране труда. Будет продолжена работа по развитию целевой подготовки будущих работников Общества. И в целом, как подчёркивают в Компании, профессиональное обучение сотрудников является важной частью социального направления. В новом Коллективном договоре закреплены дотации в период проведения детской оздоровительной

потребностям людей большое внимание, ведь они – двигатель прогресса для Компании, а она ставит себе амбициозную задачу – стать лидером в отечественном транспортном строительстве», – отметил Анатолий Козин.

Как добавила директор по персоналу «РЖДстрой» Ольга Щербатых, руководитель рабочей группы по подготовке нового Коллективного договора Общества, принятый документ соответствует Отраслевому соглашению по организациям железнодорожного транспорта, в его основу заложена логика, на которой выстроен Коллективный договор холдинга РЖД, ведь структура самой Компании соответствует структуре материнской (Компания имеет 19 филиалов на территории крупнейших регионов страны с разветвлённой сетью производственных подразделений близи железной дороги).

«Это позволит нам лучше взаимодействовать с железными дорогами по социальным вопросам, соответствуя корпоративным правилам и процедурам. И поскольку каждая дорога – филиал ОАО «РЖД» наделена функциями корпоративного центра, то многие социальные вопросы смогут быть решены на местах, в пределах бюджета Компании на Коллективный договор», – пояснила Ольга Щербатых. – И в дальнейшем мы будем держаться выбранного РЖД курса в сфере социального партнёрства и развития системы социального обеспечения. Мы рассматриваем новый Коллективный договор как один из инструментов повышения конкурентоспособности Компании на рынке труда и уверены, что принятая система социальной поддержки позволит привлечь лучших строительных специалистов, развивать инженерный и управленческий потенциал Компании и повысит её привлекательность для выпускников ВУЗов и учебных заведений среднего специального и профессионального образования».

Первый заместитель генерального директора Геннадий Талашкин отметил: «В преддверии Нового года могу сказать, что наряду с выполнением производственной программы, выполнением финансовых показателей деятельности одной из ключевых задач на 2011 год стояла разработка нового Коллективного договора на 2012–2014 годы. На выполнение этой задачи были нацелены усилия кадровой, юридической, финансово-экономической служб, подразделений по охране труда и Первичной профсоюзной организации нашей Компании. Кроме того, нас консультировали руководители общероссийского отраслевого объединения работодателей железнодорожного транспорта «Желдортранс», в состав которого входит и «РЖДстрой» с 2008 года. Считаю, что совместные усилия позволили добиться выполнения поставленной задачи, что будет способствовать эффективной работе в сфере социального обеспечения. От всей души поздравляю всех работников ОАО «РЖДстрой», неработающих пенсионеров, по-прежнему на ветеранский учёт в нашей Компании, с наступающим Новым годом, желаю здоровья, счастья и семейного благополучия!»

Несмотря на относительно небольшой возраст, Компания благодаря использованию инновационных технологий и чёткому соблюдению сроков сдачи объектов любой сложности заявила о себе как о сильном и надёжном партнёре ОАО «РЖД» в строительной области. По объёмам продаж строительных услуг она входит в пятёрку крупнейших российских компаний. «РЖДстрой» реализован ряд уникальных проектов, связанных с развитием высокоскоростного движения, реконструкцией крупных вокзалов и железнодорожных участков. Помимо этого, строители реконструировали более 100 вокзалов и около 300 мостов.

Вера Державина

Стратегия

Господдержка образования

В Минобрнауки выбрали победителей конкурса программ развития вузов

Из 248 университетов, подведомственных Минобрнауки и подавших заявки на господдержку программ стратегического развития, члены жюри определили 55 лучших.

Победители конкурса получают дополнительное финансирование из федерального бюджета на реализацию своих идей в течение



Лучшие вузы получают 300 млн руб. на реализацию программ развития

ние трёх лет (2012–2014 годы) в размере до 100 млн руб. в год. По мнению организаторов, конкурс, прошедший с 1 ноября 2011 года, должен повысить эффективность управления вузами благодаря поддержке программ их стратегического развития за счёт государственных средств.

Критерием оценки заявок являлась эффективность предложенной университетами программы, а также приведение содержания и структуры образования в соответствие с потребностями рынка труда и стратегией социально-экономического развития региона или отрасли. Кроме того, каждая заявка оценивалась по целому ряду показателей. Среди них образовательный, научный и инновационный потенциал участника конкурса, его финансовая устойчивость. В обязательном порядке учитывался объём бюджета программы стратегического развития вуза из всех источников финансирования, включая размер запрашиваемой у государства денежной субсидии.

В целом члены конкурсной комиссии Минобрнауки отметили высокий уровень представленных на конкурс программ стратегического развития. Вузы-победители расположены в 46 субъектах нашей страны. Среди них 21 классический университет (в том числе Алтайский, Калужский и Воронежский госуниверситеты), 22 инженерно-технических вуза (среди них МАДИ, МАМИ и др.), 12 гуманитарно-педагогических (например, РГГУ) и иных вузов. К сожалению, в списке получивших дополнительную господдержку учебных заведений нет ни одного, готовящего кадры для железнодорожного транспорта. Таким образом, специалисты Минобрнауки продемонстрировали несколько однобокий подход к отбору претендентов. Поскольку отраслевые вузы не относятся к ведению этого министерства, то их в очередной раз «забыли» поддержать из госбюджета. Хотя справедливости ради надо сказать, что три года назад, например, на программу инновационного развития МИИТа федеральный бюджет выделил средства. Тем самым государство признало высокий уровень научных исследований в транспортных университетах.

Андрей Стрельцов

Цифры и факты

11 трлн

руб. потребует программа модернизации отечественной электроэнергетики, рассчитанная на 2011–2020 годы. Документ объёмом 268 страниц разработали учёные Государственного энергетического института им. Г.М.Кржижановского по заказу Минэнерго. Около 35% от заявленной суммы планируют инвестировать в тепловую генерацию для ввода новых станций и других объектов общей мощностью 61,5 ГВт. Причём из 4 трлн руб. инвестировать в тепловую энергетику около 1,1 трлн профинансируют за счёт амортизации, 1,4 трлн – за счёт прибыли компаний, производящих энергию, а свыше 1,5 трлн руб. привлекут в виде кредитов.

Наталья Курская

Гудок

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетельство ПИ № ФС77-19219.

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 Ретюнин
Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересалкин, Марина Волкова, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)
Выпускающие редакторы: Анна Зотраф, Марина Малюхова
Редакторы отдела: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (наука), Юрий Ошников (информации), Владимир Тихов (культуры и спорта), Яна Хазанометова (социальной политики и психе), Алексей Чечалов (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Крайнов (макет)
Советник главного редактора: Валентин Запелович | Научный редактор: Анатолий Хадорковский
Номер велел Марина Малюхова.

Праздник

Новогодние истории

Перед боем курантов в жизни актёров обязательно что-то происходит

Говорят: как встретишь Новый год, так он и пройдёт. Исходя из этой немудрёной приметы, накануне праздников мы попросили известных артистов припомнить самую необычную встречу Нового года и рассказать, где они собираются отмечать его на этот раз.

Виктор Мережко, драматург, режиссёр: – Когда я ещё жил в общежитии ВГИКа, так случилось, что я опаздывал к друзьям на встречу Нового года. Спустился в метро, понимая, что уже не успею к бою курантов. В вагоне было человек пять таких же, как я, опоздавших. У меня с собой было шампанское, водка. У других пассажиров тоже кое-что нашлось. В общем, мы открыли бутылку, выпили. Машинист поезда по громкоговорящей связи поздравил всех, кто находился в это время в вагонах, с наступившим Новым годом, пожелал нам счастья.

Марина Хлебникова, поп-звезда: – 31 декабря мы отработали несколько концертов подряд, и Леонид Агутин предложил поехать справлять Новый год за город. Сразу после концерта, падая от усталости, мы поехали к его знакомым. Там прямо в лесу нарядили огромную ёлку. Усталости как не бывало, мы резвились, как дети. Гуляли по лесу и, чтобы не заблудиться, ставили в снег горящие свечи. Они подсвечивали толщу снега и мохнаты пушистые ветки, было очень красиво. А возвращались в дом, ориентируясь по этим светлячкам. И у меня было такое ощущение, что я Снегурочка из сказки и ко мне сейчас выйдут из леса олени, зайцы, белки. Это был самый волшебный Новый год.

А в этом году я собираюсь справлять Новый год на посту ГАИ. Так случилось, что, когда будут бить куранты, у меня будет переезд с одного концерта на другой, возле гаишников и остановилось. Уже приготовила им необыкновенные подарки. Я считаю, что после этого весь год гаишникам будет совестно меня штрафовать.

Лев Дуров, актёр, режиссёр: – Обычно я ничего особенного не жду от этого рубежа. Люди, страна останутся прежними. Вообще, когда мы говорим: «С Новым годом! С новым счастьем!» – мы за-



Новогодние праздники полны приключений

бываем, что и старого-то счастья не было. Так что особых перемен не жду. Это как пойдёт. Но праздник этот люблю, потому что это праздник семейный, домашний. Соберёмся вокруг стола. Как полагается, поднимем фужеры с шампанским. А потом тут же, не делая большой паузы, перейдём на водку. А вы обращали внимание, что в Новый год никто не пьянеет? Видимо, этот праздник пробуждает в людях лучшие качества.

Дмитрий Маликов, певец, композитор: – Самой памятной была встреча 1989 года. Накануне я участвовал в съёмках новогодней программы. Мы летали на вертолёте над Москвой, а операторы снимали ролик, который должен был быть показан в новогоднюю ночь. Но когда я торопился домой по Садовому кольцу, у меня сломалась машина. В ней я и встретил Новый год. Но, несмотря на плохую примету, тот год оказался для меня счастливым: в «Новогоднем огоньке» была премьера моей песни «До завтра», которая принесла мне популярность.

Катя Лель, поп-звезда:

– В прошлом году на Новый год я была в Таиланде, где мне подарили маленькую обезьянку. Я устроила ей домик в корзине. Но наутро она из него слиняла. Может быть, это и к лучшему, решила я: времени, чтобы оформить вывоз обезьянки, уже не было. В аэропорту я сдала в багаж сумки, и, как только мы взлетели, в хвостовом отсеке началась паника. Женщины визжали, некоторые кинулись в первый салон. Оказалось, что виновницей переполоха стала моя обезьянка, которая, по всей видимости, заснула в моих вещах, а в самолёте проснулась от холода и двинулась туда, где теплее. К счастью, нашёлся человек, который изловил беглеца и затолкал его в сумку. В результате мне пришлось заплатить порядочный штраф, а обезьянку отправили обратно в Таиланд.

Валерий Меладзе, певец:

– Однажды под Новый год я «завис» в аэропорту в Кемерове – была нелётная погода. Все сидели грустные, за исключением тех, кто принял определённую дозу горячительного. Вот и я в середине дня начал выпивать.

И уже через пару часов, когда мой самолёт всё же взлетел, я был в сильном подпитии. Но самое главное, что домой к встрече Нового года я успел, причём был в самом весёлом расположении духа.

Светлана Дружинина, актриса, кинорежиссёр:

– Этот праздник особенный, во многом символический. Ведь не зря говорят: как встретишь Новый год, так его и проведёшь. Надо постараться встретить его хорошо, чтобы этот год на земле был более мирным, более спокойным и более счастливым, чем все предыдущие.

Дмитрий Харатьян, актёр:

– Раньше я хотел встречать Новый год в каком-нибудь экзотическом уголке планеты. Но теперь, как человек домашний, мечтаю эту новогоднюю ночь провести дома. Чтобы стояла нарядная, как невеста, ёлка, лучше, если натуральная. А рядом бы сидели моя жена и пятеро детишек, мал мала меньше. Чтобы вокруг праздничного стола собрались самые близкие друзья, а также животные: собака, кошка, рыбки и попугайчики.

Ирина Алфёрова, актриса:

– Надеюсь, что в эту новогоднюю ночь случится что-нибудь совершенно необыкновенное. Конечно, я хочу встретить этот праздник вместе с близким мне человеком. Надеюсь, что будет и ёлка, обязательно настоящая, и роскошный стол. Но главное – должна быть атмосфера чего-то необыкновенного, сказочного. Какое я загадаю желание, пока не знаю: желания – это вещь очень интимная. Когда наступает Новый год, я всегда пишу записочку с тремя желаниями. И пока бьют куранты, сжигаю её, пепел высыпаю в шампанское и выпиваю бокал. Если я успеваю выпить, то все желания сбываются.

Людмила Касаткина, актриса:

– Раньше на Новый год мы всегда ходили в Дом актёра, а потом это надоело. Надеюсь этот Новый год встретить в домашнем кругу. И ничто не помешает нам общаться друг с другом. Хочу верить, что следующий год станет годом расцвета России.

Записал Игорь Логвинов

Редкость

Дорогая мелочь

В России появится монета стоимостью 25 тыс. рублей

Коллекционный денежный знак будет выпущен к 200-летию победы России в войне 1812 года.

Монета будет выпущена в обращение в следующем году, сообщили в Банке России.

Центробанк опубликовал план выпуска монет на следующий год. Кроме монеты-гиганта в память о первой Отечественной войне запланированы ещё две золотые монеты номиналом 10 тыс. руб.: одна будет посвящена 1150-летию зарождения российской государственности, другая приурочена к 170-летию Сбербанка. Озвучены и предварительные планы выпуска памятных монет на 2013 год – там также есть монета в 25 тыс. руб., её выпуском отметят Универсиаду в Казани, и «золотой червонец» в 10 тыс. руб., посвящённый экспедициям Геннадия Невельского на Дальний Восток в 1848–1849 и 1850–1855 годах. Все эти монеты станут редкостью для нумизматов – 10-тысячные будут выпускаться тиражом 100 штук, а 25-тысячные – всего 50 штук.

Константин Филатов



С «корейцев» сняли детали ещё на пути к новым хозяевам

Когда следственно-оперативная группа прибыла на место происшествия и осмотрела вагон и его содержимое, то обнаружила, что неизвестный злоумышленник разобрал сразу два автомобиля.

Было возбуждено уголовное дело по статье Уголовного кодекса «Кража, совершённая с незаконным проникновением в иное хранилище, предназначенное для размещения товарно-материальных ценностей».

Вышки приступили к работе. Они установили, что состав двое суток находился на станции Новочунка Иркутской области. В ходе оперативной работы предполагаемый преступник был найден. Каково же было удивление сотрудников правоохранительных органов, когда оказалось, что подозреваемым является 13-летний подросток! Впрочем, подозреваемый вскоре подтвердился – семиклассник раскрыл место, где он складировал украденные детали. Пар-

нишка сознался в преступлении и рассказал о том, как он снимал запчасти с машин.

Теперь правоохранители устанавливают размер нанесённого владельцу груза ущерба. Возмещать его придётся законным представителям малолетнего «автомостера». Сам же злоумышленник поставлен на учёт в инспекцию по делам несовершеннолетних. Ну а его родителям, помимо финансового возмещения пострадавшей стороне, грозит ещё и дело по ст. 5.35 Кодекса об административных правонарушениях РФ «Ненадлежащее исполнение родителями обязанностей по воспитанию несовершеннолетних».

Елена Демиденко

Кроссворд

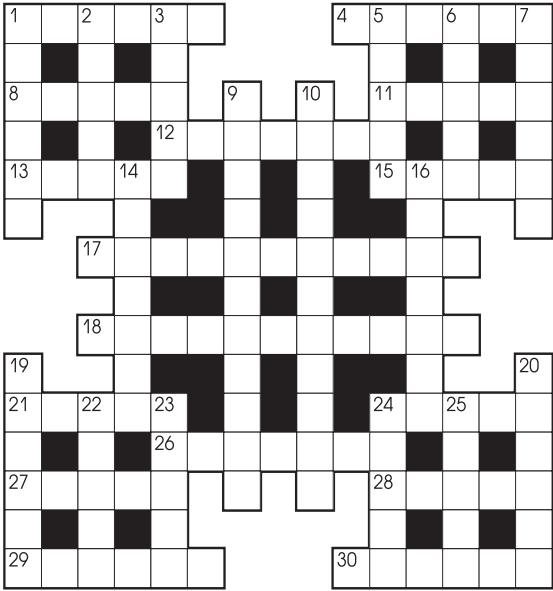
по ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Виток балерины на одной ноге. 4. Мифологический мученик, страдающий по принципу «видит око, да зуб неймёт». 8. Бывшие завитки на теперешней лысине. 11. Человек, жизнь которого оценили в 30 сребреников. 12. Этой функции далеко не безразлично отношение синуса к косинусу. 13. Болотная трава, о которую можно порезаться. 15. Его выбирают, когда лошадей ходят. 17. Наука об общих закономерностях процессов управления и связи в организованных системах. 18. Полная противоположность возвышенности. 21. «Будет тебе и ванна, будет тебе и кофе, будет и ... с чаем». 24. Добавка к слову «рот», превращающая его в кондитерскую фабрику. 26. «Печатающая машинка» компьютера. 27. Узкие поперечные нашивки на погонах. 28. Стоянка опознанных летательных объектов. 29. Ренение, полученное в спортивных баталиях. 30. Употребление книги по её прямому назначению.

по ВЕРТИКАЛИ:

1. Товарный вид, придаваемый пиджаку портным. 2. Глашатай армянских анекдотов. 3. Видные вершки общества, питаемые незаметными корешками. 5. Кого Л. Кэрролл отправил путешествовать в страну чудес? 6. Средство от автомобильной горячки. 7. Предмет, мешающий белить потолки. 9. Вторжение с целью захвата территории. 10. Её завесой всегда окутана работа спецслужб. 14. Отзыв Белинского о литературном произведении. 16. Прибор, держащий под контролем небо. 19. Костялый «ассистент» учительницы анатомии. 20. Блюдо, подаваемое после супа. 22. Бугорок на сыром лугу, болоте. 23. «Великого комбинатора» очень интересовало, во что он обходится народу. 24. Оплата морской перевозки грузов или пассажиров. 25. Манёвр уверенного в себе водителя.

Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 27 декабря

по ГОРИЗОНТАЛИ: 5. Равноправие. 8. Самородок. 13. Зебу. 14. Рвач. 15. Баловство. 16. Сгиб. 17. Сова. 18. Очко. 19. Янус. 20. Слёт. 22. Вода. 23. Новшество. 24. Янки. 25. Ринг. 26. Казнокрад. 31. Лаборатория.

по ВЕРТИКАЛИ: 1. Овца. 2. Поло. 3. Трио. 4. Авто. 6. Треугольник. 7. Краеведение. 8. Субботник. 9. Молоковоз. 10. Рева. 11. Детонатор. 12. Кроссворд. 21. Лето. 27. Амба. 28. Нерв. 29. Кета. 30. Аура.

Выход в свет: 28 декабря 2011 года
Номер: 239 (24959) | Тираж: 151587 экз.
Время подписания по графику: 19.15
Подписано в печать: 20.00
Цена свободная
Адрес редакции: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

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

Отпечатано: ЗАО «Полиграфический комплекс «Скитус-М» | 143400 Московская обл., Красногорский район, п/о Красногорск-5, а/м «Баттле», 23 км [Заказ № 11-12-00569] | Печатается в Москве, Астрахани, Барнауле, Волгограде, Воронеже, Екатеринбургe, Иркутске, Казани, Калининграде, Кемерове, Красноярске, Махачкале, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Оренбурге, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Солнечногорске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.