

Первые 20 мачтовых светофорных головок со светодиодами установлены на участке Златоуст – Бишкейл Южно-Уральской дороги

Начальник станции Лоста Герман Ким любит ту усталость, которая накапывает на него каждый вечер, потому что знает: день прожит не зря

Ни одна крупная оборонительная или наступательная операция Великой Отечественной войны не обходилась без участия будущего главы МПС Ивана Ковалёва

29 июня 2011 года	WWW.GUDOK.RU
среда	WWW.GUDOK.INFO
№ 110 (24830)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная	с 23 декабря	152695
газета	1917 года	экземпляров

От редакции

Игра в молчанку

На одном из недавних мероприятий Дирекции управления движением, которое проводилось на Октябрьской дороге, выяснилось: диспетчеры ряда стыковых станций дорог не знают друг друга в лицо. А ведь все они теперь работают в одной дирекции. Но по-прежнему редко общаются, замыкаясь в пределах своей магистрали, нечасто звонят друг другу. Диспетчеры стыковых станций и магистралей могут «играть в молчанку» по три-четыре часа. Впрочем, контактов может не быть и дольше – в течение всей смены. С одной стороны, конечно, им на помощь приходят компьютерные технологии, которые позволяют обмениваться данными в режиме онлайн. Однако современная техника пока есть ещё не на всех станциях. Да и она далеко не всегда в состоянии урегулировать ситуацию, например, подсказать правильное решение о маневровой работе или смене локомотивной бригады. Трудно переоценить важность личных оперативных контактов во время летних путевых работ. Кроме того, задержки поездов, которые случаются на участках соседних дорог, надо анализировать сообща, искать эффективные алгоритмы «расшивки» ситуации. А особенно необходимо взаимодействие магистралей и стыковых станций, когда речь идёт о пропуске поездов весом 6,5–8 тыс. тонн и длиной до 120 вагонов. Например маршруты из Кузбасса с углём, который везут на экспорт через порты Северо-Запада, проложены через несколько дорог. И, чтобы поезда двинулись без задержек, диспетчеры Западно-Сибирской, Северной, Горьковской и Октябрьской магистралей должны между собой тесно контактировать. Диспетчер должен сознавать: реформирование отрасли было задумано для того, чтобы отойти от территориального принципа управления дорогами, что он работает в рамках единого центра управления всей сети. К сожалению, пока эти специалисты ещё не почувствовали в полной мере перемен. Им сложно психологически перестроиться. Поэтому нужно найти такой механизм, который позволит сделать это. И первый шаг в этом направлении – центральная дирекция должна наладить регулярные координационные совещания диспетчеров дорог, которые обслуживают общие маршруты.

Цифра дня

1161

ПЕРЕЕЗД НА СЕТИ ОБОРУДОВАН УСТРОЙСТВАМИ ЗАГРЖДЕНИЯ. КОЛИЧЕСТВО ДТП НА ЭТИХ ПЕРЕЕЗДАХ СНИЗИЛОСЬ БОЛЕЕ ЧЕМ В 4 РАЗА. Но Центральной дирекции инфраструктуры поручено разработать дополнительные мероприятия по стабилизации обстановки на пересечениях путей с автомобильными дорогами на одном уровне.

Блиц

К единому знаменателю

С 1 июля 2011 года отменяется таможенный контроль на границе России с Казахстаном



Андрей Белянинов, руководитель Федеральной таможенной службы России

– Не получится ли, что с 1 июля в связи с разницей в таможенных пошлинах в России и Казахстане товары будут выводиться в свободное обращение в Казахстане и бесконтрольно ввозиться на территорию России? – В последние дни идёт самая жаркая работа по унификации таможенных пошлин. Сейчас

все направлено на то, чтобы эти различия убрать. Решение уже принято и в ближайшее время будет опубликовано. Будет всё, как мы запланировали. – То есть пошлины будут выравнены? – Необъективно смотреть только на таможенные платежи, надо смотреть ещё на рост товарооборота между странами Таможенного союза. Эти цифры впечатляют. Товарооборот возрос в разы. Это тоже компенсационный механизм своего рода. – Как вы оцениваете первый год работы с момента принятия Таможенного кодекса Таможенного союза? – Мы оцениваем результат этого периода как успешный. Мы движемся дальше, нет никакого основания менять наш вектор в сторону единого экономического пространства. – У России и Казахстана несколько различаются принципы сертификации продук-

ции. Не получится ли так, что в Россию будет попадать продукция, не соответствующая российской системе сертификации? – Вся наша работа и до 1 июля, и после будет направлена на выравнивание всех подходов в методиках таможенного оформления, в управлении рисками, в коэффициентах таможенной стоимости, в оценках. У нас всё идёт к тому, чтобы мы работали в едином ключе. Мы думаем, что к 1 января 2012 года у нас будут единые подходы. – Будут ли представлены сотрудники ФТС на внешних границах Таможенного союза и какие у них будут функции? – Наши представители будут работать в качестве наблюдателей. Были опасения, что мы будем подменять представителей таможенных служб Белоруссии и Казахстана. Но этого не будет... БЕСЕДОВАЛ ДЕНИС ВИКСНЕ

ПРОЕКТ

Тувинский узел

Инвесторы предложили изменить схему финансирования дороги Кызыл – Курагино



ФОТО: ТАМБЕЛ ТОРПАГАНОВ

РОСЖЕЛДОР И EVRAZ GROUP НА СОВЕЩАНИИ В МИНРЕГИОНЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ИНВЕСТОРАМ, РАЗРАБАТЫВАЮЩИМ УГОЛЬНЫЕ МЕСТОРОЖДЕНИЯ В ТУВЕ, СОЗДАТЬ СОВМЕСТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ С ОАО «РЖД» ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГИ КЫЗЫЛ – КУРАГИНО. В РЖД УКАЗЫВАЮТ, ЧТО ЭКОНОМИЧЕСКИ ТАКАЯ СХЕМА СТРОИТЕЛЬСТВА ОЧЕНЬ СЛОЖНА И ЕЁ ЕЩЁ ТОЛЬКО ПРЕДСТОИТ РАЗРАБОТАТЬ.

В мае этого года на заседании инвестиционной комиссии (в неё входят представители разных ведомств) было решено отказаться от финансирования из бюджета прежнего инвестиционного проекта, который предполагал строительство железной дороги в увязке с освоением минерально-сырьевой базы Тувы. Прежний инвестор, Енисейская промышленная компания (ЕПК), испытывал трудности с финансированием. Однако комиссия одобрила выделение средств на другой проект – строительство самой дороги Кызыл – Курагино с участием консорциума «Тувинские железные дороги», в который должны войти Evraz Group, «Северсталь» и теперь, после смены акционеров, возможно, и ЕПК. Сам проект оценивается в 96 млрд руб, из них 49 млрд предполагается по-

Схем и дискуссий для Тувы набралось много, живых денег для дороги Кызыл – Курагино они пока не приносят

лучить из Инвестиционного фонда. Как пояснили «Гудку» в «Росжелдоре», сейчас речь идёт о том, чтобы создать акционерное общество совместно с РЖД, получить эти 49 млрд руб. из Инвестфонда, построить дорогу общего пользования и затем передать её для эксплуатации железнодорожникам. При этом возможно решить вопросы с окупаемостью проекта за счёт тарифов, но сам проект ещё нужно проработать. «Мы всячески будем поддерживать этот проект как очень важный для всей экономики», – заявил «Гудку» замминистра регионального развития Юрий Осинцев. В пресс-службе Evraz Group не смогли прокомментировать предложения компании. В ОАО «РЖД» сообщили, что в этой схеме есть как минимум три сложных вопроса, без решения которых строительство невозможно. Во-первых, нужно найти вариант решения проблемы, когда существует запрет на частные инвестиции в государственную инфраструктуру. Во-вторых, разработать окупаемую схему,

учитывая, что перевозка угля не покрывает даже эксплуатационных затрат. При этом Федеральная служба по тарифам отказывается решать вопрос о повышенных тарифах до строительства самой дороги и, соответственно, до расчёта точной суммы понесённых затрат. В-третьих, предстоит получить государственную поддержку на модернизацию участка Междуреченск – Тайшет, по которому и будет вывозиться тувинский уголь. «Затраты на этот проект в ценах 2009 года составляют 72 млрд руб., а с учётом инфляции эта сумма будет более 100 млрд, то есть превзойдёт стоимость строительства самой дороги Кызыл – Курагино», – говорят в РЖД. Аналитик ИФК «Метрополь» Андрей Рожков указывает, что для оценки возможности реализации проекта нужно знать его параметры. Тем не менее в долгосрочном тренде цена угля на мировых рынках будет расти, поскольку развитые страны стараются отказаться от развития ядерной энергетики после катастрофы в Японии.

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ

МАШИНОСТРОЕНИЕ

Вагон на выбор

Брянский завод сертифицировал новинку

НА РЫНКЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ полувагонов прибыло. Брянский машиностроительный завод (БМЗ), входящий в состав ЗАО «Трансмашхолдинг», получил трёхлетний сертификат на выпуск установочной серии в 2 тыс. четырёхосных полувагонов модели 12-3090. Однако весьма вероятно, что уже через два года вагоностроителям придётся бегать за покупателями.

Директор департамента по связям с общественностью Трансмашхолдинга Артём Леденёв рассказал «Гудку», что ежегодно на БМЗ производят от 2 тыс. 500 до 3 тыс. вагонов разного типа и теперь руководство компании видит перспективы в производстве полувагонов. В каком количестве завод станет их выпускать, он затруднился ответить. По его словам, это будет зависеть от активности рынка. Цена для каждого покупателя будет разной: кому-то, например, потре-



ФОТО: БМЗ

Объём производства полувагонов заводу ещё предстоит определить

буется стандартный полувагон, а кому-то – с колёсами повышенной твёрдости и др. Начальник Центра технического аудита ОАО «РЖД» Сергей Палкин объяснил «Гудку» сложившийся на российском рынке дефицит полувагонов нехваткой крупногабаритного вагонного литья, столь необходимых вагоностроителям боковых рам, рессорных балок и других частей полувагонов.

Он добавил, что проблему нехватки литья, по крайней мере для БМЗ, могут решить другие предприятия, входящие в Трансмашхолдинг и обладающие необходимыми мощностями. Рынок положительно отреагировал на новость. Президент Гильдии экспедиторов Семён Резер сообщил, что сейчас, когда страна выходит из кризиса, вагонов требуется всё больше, и особенно востребо-

ваны полувагоны. Правда, по его мнению, 2 тыс. полувагонов российский рынок не насытит. «На самом деле их нам нужно минимум в 5 раз больше», – заявил он. «Чем больше будет производителей вагонов, тем больше возможностей у операторов разместить заказы по конкурентным ценам. Сегодня рынок производства полувагонов перегрет. Цена на новый вагон достигает 2,3 млн руб. без НДС», – считает заместитель генерального директора по техническому развитию ПГК Сергей Калетин. По его словам, уже в следующем году ситуация должна измениться – «такого дефицита, как наблюдался в 2010–2011 годах, не будет». «А в 2013 году прогнозируется профицит полувагонов. Производители начнут бороться за заказчика, а не заказчик за производителя», – заключил Сергей Калетин. ВЛАДИСЛАВ КУКРЕШ

Из первых рук

Грани сотрудничества



ФОТО: ПРЕСС-СЛУЖБА ПРАВИТЕЛЬСТВА БУРЯТИИ

Вячеслав Ноговицын, президент – председатель правительства Республики Бурятия

– Вячеслав Владимирович, 1 июля начинается празднование 350-летия добровольного вхождения Бурятии в состав Российского государства. Какое значение сейчас имеет эта дата? – Знакомясь с историей, понимаешь, что логика неумолимо вела Бурятию в состав России. Три с половиной столетия нашей общей истории убедительно подтвердили правильность выбора, сделанного во второй половине XVII века. С вхождением Бурятии в состав России сложились экономические, политические и правовые условия, благоприятные для внутризитнической консолидации бурят. Этот выбор позволил бурятскому народу пройти сложный путь модернизации и выйти на новый уровень социально-экономического развития.

Бурятию справедливо называют самым благополучным регионом России с хорошо выстроенной межнациональной политикой, уникальным сочетанием культур и религий, которые здесь мирно уживаются. И в этом она может служить примером для всей нашей многонациональной страны. Для Российского государства добровольное вхождение в её состав Бурятии также имело большое значение, причём даже в те уже давние годы, так как означало чёткое оформление юго-восточных границ, закладывавшее базовые условия для расширения её внешнеполитических интересов в Центральной и Юго-Восточной Азии. И сегодня Бурятия занимает особое геополитическое место, являясь мостом (в том числе и транспортно-коммуникационным) с Китаем, Монголией и другими странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

> Окончание | 4



ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Дальнейшая интеграция

Вчера в Москве в Большом дворце музея-заповедника «Царицыно» начался саммит деловых кругов «Сильная Россия – 2011». Цель мероприятия – консолидация усилий власти, бизнеса и общества в целях укрепления страны, совместная выработка оптимальных решений, направленных на поддержку социально-экономической сферы. Как отметил на открытии саммита президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, компания заинтересована в размещении высокотехнологичных производств в России, обмене передовыми технологиями. Так, в мае в Сочи было подписано знаковое соглашение, открывающее путь к дальнейшей интеграции с европейским бизнесом, – договор об учреждении совместного предприятия между компаниями Siemens и «Синара» по производству в России электропоездов пригородного сообщения «Ласточка», уровень локализации которых должен достигнуть 80%. Там же ОАО «РЖД» и ЗАО «Трансмашхолдинг» заключили контракт на поставку 200 инновационных магистральных грузовых электровозов 2ЭС5, разработанных совместным инженеринговым центром Трансмашхолдинга и Alstom Transport. Владимир Якунин напомнил, что ОАО «РЖД» – единственная российская компания, которая соответствует среднему мировому уровню по расходованию средств на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы. – И мы не остановимся на достигнутом. В этом году объёмы финансирования НИОКР увеличены на 21% к уровню прошлого года, что составит 5,7 млрд руб., – отметил глава РЖД.

Пятнадцатилетний максимум

По итогам прошлого года выручка «Торгового дома РЖД» составила 64 млрд руб. (без НДС), прибыль от продаж 1,14 млрд руб., достигнув максимальных отметок за 15 лет существования компании. Такие данные были озвучены на годовом собрании ТД «РЖД». Акционеры утвердили годовой отчёт, годовую бухгалтерскую отчётность и распределение прибыли за 2010 год, избрали членов совета директоров и ревизионной комиссии. Аудитором ТД «РЖД» на 2011 год утверждено ЗАО «ПрайсвотерхаусКуперс Аудит» (Москва). Акционеры приняли предложение совета директоров направить на выплату дивидендов по акциям 86,2 млрд руб. из расчёта 108417 руб. на одну обыкновенную акцию.

«Нива» со взрывчаткой

Рядом с железнодорожным полотном на автодороге Северомуйск – Таксимо сотрудники Таксимовского линейного отдела полиции Восточно-Сибирского ЛУВДТ задержали автомобиль с опасным грузом. Во время осмотра стражи порядка обнаружили в багажнике «Нивы» подозрительный багаж. Результаты экспертизы показали, что в двух мешках перевозились аммонитовые шашки, а четыре других были наполнены смесью аммиачной селитры с тротилом. Общая масса взрывоопасного груза составила около 110 кг. Ещё в одном мешке находились электродетонаторы и инициирующие шнуры. За рулём напичканного взрывчаткой внедорожника оказался 26-летний безработный из посёлка Северомуйск Бурятии, а на пассажирском месте – 32-летний фельдшер одной из старательских артелей. Во время дознания установлено, что хозяином взрывчатых веществ является медик-старатель. За их незаконную перевозку ему грозит наказание в виде лишения свободы. Особую озабоченность транспортной полиции вызывает то, что машина была задержана рядом с Северо-Муйским тоннелем. В ближайшее время правоохранительные органы надеются выяснить происхождение взрывчатки и для каких целей она предназначалась.

Пришли локомотивы

В январе – мае Северо-Кавказская дорога получила 26 электровозов и пять тепловозов. Грузо-пассажирские электровозы серии ЭП1М используются на всех электрифицированных участках дороги. Особенность этих локомотивов в том, что они могут преодолевать затяжные подъёмы в 15–20 км, им не страшна влажность воздуха до 95–100%. Тепловозы ТЭП70БС будут работать на участке Крымская – Анапа. Эти тепловозы мощностью 4000 л.с. с конструкционной скоростью 160 км/ч предназначены для вождения пассажирских поездов повышенной комфортности на неэлектрифицированных участках.

Всего за пять часов

Высокоскоростные поезда между Пекином и Шанхаем начнут курсировать с пассажирами в начале июля. Презентационный рейс поезда по этому маршруту состоялся в минувший понедельник. Расстояние в 1318 км поезд преодолел менее чем за пять часов, развивая скорость 300 км/ч. Общие затраты на сооружение высокоскоростной линии составили 215 млрд юаней (\$33 млрд). По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

КАЗУС

Игра с иском

УРАЛЬСКОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ ИЩЕТ ПРИСТАВОВ ДЛЯ РЖД



ФОТО: РИОЛАН КАЛАНОВ

УРАЛЬСКИЙ АСБЕСТОВЫЙ ГОРНО-ОБОГАТИТЕЛЬНЫЙ КОМБИНАТ (ОАО «УРАЛАСБЕСТ») ПОДАЛ ИСК О БАНКРОТСТВЕ ОАО «РЖД» В АРБИТРАЖНЫЙ СУД ГОРОДА МОСКВЫ.

Таким способом предприятие пытается получить с РЖД задолженность по тарифу за перевозку в размере 131 тыс. руб., включая судебные издержки. Как рассказал «Гудку» ведущий юрисконсульт «Ураласбеста» Роман Комельских, в 2008 году при поставке песчано-щебёночной смеси для Нижегородской дирекции материально-технического обеспечения «Росжелдорнаба» по инициативе РЖД отгрузка была произведена в вагоны-думпкары вместо полувагонов. «Это была инициатива РЖД, поскольку думпкары легче выгружать», – отметил Роман Комельских. Если раньше предприятие осуществляло отгрузку в полувагоны, предоставляемые Свердловской железной дорогой, то думпкары под погрузку пришли с Горьковской железной дороги, при этом «Ураласбест» был вынужден заплатить за транспортировку порожних вагонов, рассказал представитель предприятия. Не получив компенсации в Нижегородском филиале «Росжелдорнаба», предприятие подало иск в Нижегородский арбитражный суд и выиграло. «К декабрю 2009

Юристы «УРАЛАСБЕСТА» УСТРОИЛИ СЕБЕ МОЩНУЮ PR-КАМПАНИЮ ЗА СЧЁТ ПЕСКА И РЖД

года мы получили исполнительный лист и договорились с «Росжелдорнабом», что, если до 1 февраля 2010 года задолженность не будет погашена, мы будем взыскивать сумму задолженности через судебных приставов», – рассказал Роман Комельских. По его словам, 8 февраля предприятие получило от судебных приставов уведомление о получении исполнительного листа, и с тех пор судебные исполнители не давали о себе знать. 23 июня 2011 года «Ураласбест» подал иск в Арбитражный суд Москвы о признании ОАО «РЖД» банкротом. «Нормы закона о банкротстве одинаковы для всех, вне зависимости от суммы уставного капитала. Мы надеемся, что таким способом нам удастся урегулировать спор», – отметил Роман Комельских.

Заместитель начальника правового департамента ОАО «РЖД» Наталия Кадыкова сообщила «Гудку», что в 2010 году с ОАО «РЖД» в пользу ОАО «Ураласбест» была взыскана задолженность в размере 131 тыс. руб. за поставку песчано-щебёночной смеси для филиала «Росжелдорнаба». «Однако в связи с тем, что судебным приставам был нарушен порядок направления исполнительного листа, он был возвращён

обратно, а деньги не перечислены», – отметила она.

По словам Наталии Кадыковой, «Ураласбест» подал в Арбитражный суд Москвы иск о банкротстве ОАО «РЖД», руководствуясь нормой закона о банкротстве, по которой такая возможность предоставляется, если задолженность не оплачивается более трёх месяцев. «Однако поскольку ОАО «РЖД» является субъектом естественной монополии, для того чтобы подать такое заявление, согласно закону сумма задолженности должна быть более 500 тыс. руб. Поэтому заявление «Ураласбеста» должно быть возвращено», – отметила заместитель начальника правового департамента ОАО «РЖД».

Юрист арбитражной группы юридической фирмы «Бегас Лекс» Александр Трушков подтвердил, что подобная норма существует. «Поэтому заявление «Ураласбеста» суд, скорее всего, вернёт», – отметил он. «Странно, что предприятие действует таким образом, учитывая высокую платёжеспособность ответчика. «Ураласбест» может предъявить исполнительный лист в банк, где у РЖД есть счета. Банк в свою очередь обязан перечислить истцу соответствующую сумму – если он этого не сделает, то попадёт под штрафные санкции», – отметил юрист.

ДЕНИС ВИКСНЕ

Безопасность

Конкуренты солнечным лучам

СВЕТОДИОДНЫМ СВЕТОФОРАМ НЕ СТРАШНА ЛЮБАЯ ПОГОДА



ФОТО: АЛЕКСАНДР КАШИРОВ

ПЕРВЫЕ 20 МАЧТОВЫХ СВЕТОФОРНЫХ ГОЛОВОК СО СВЕТОДИОДАМИ УСТАНОВЛЕНЫ НА ПЕРЕГОНЕ ЗЛАТОУСТ – УРЖУМКА УЧАСТКА ЗЛАТОУСТ – БИШКИЛЬ ЮЖНО-УРАЛЬСКОЙ ДОРОГИ.

Как отмечает начальник технического отдела службы автоматики и телемеханики Южно-Уральской дирекции инфраструктуры Андрей Беляев, замена на перегонах автоблокировки светофоров с лампами накаливания на более совершенные светодиодные приборы повысит их эффективность и надёжность. У светодиодов высокая дальность видимости, их яркие огни хорошо различимы при любых погодных условиях. Они имеют более сконцентрированный световой пучок, которому не мешают даже прямые солнечные лучи. К тому же использование светодиодов сокращает материальные затраты.

ТЕПЕРЬ МАШИНИСТУ НЕ ПРИДЁТСЯ НАПРЯГАТЬСЯ, ЧТОБЫ РАЗЛИЧЬТЕ СИГНАЛ СВЕТОФОРА

«Они более долговечны, поэтому и более экономичны в обслуживании. Если лампам накаливания требуется регулярная замена, то светодиоды могут функционировать по несколько лет. Светодиодные системы имеют нанопокрытие, а потому не нуждаются в обслуживании. Их не надо красить и чистить», – подчёркивает Андрей Беляев. Кроме того, такие системы увязаны со средствами диагностики автоблокировочного оборудования, поэтому можно своевременно заменить их, ещё на стадии, предшествующей отказу. В нынешнем году на участке Златоуст – Бишкиль будет заменено ещё 90 светофорных головок.

ЕВГЕНИЯ МУСИХИНА, СОБ. КОРР. «ГУДКА» ЧЕЛЯБИНСК

Технология

Хорошая подача

НА СМАЗКЕ РЕЛЬСОВ ТЕПЕРЬ МОЖНО ЭКОНОМИТЬ

В ЭКСПЛУАТАЦИОННОМ ЛОКОМОТИВНОМ ДЕПО НОВОКУЗНЕЦК ЗАПАДНО-СИБИРСКОЙ ДОРОГИ МОДЕРНИЗИРОВАЛИ РЕЛЬСОСМАЗЫВАЮЩУЮ УСТАНОВКУ. В РЕЗУЛЬТАТЕ ГОДОВОЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ СОСТАВИЛ БОЛЕЕ 120 ТЫС. РУБ.

Оборудованная на электровазе ЧС-2 установка предназначена для обслуживания кривых участков пути. Именно на них трение гребня колёсной пары о рельсы достигает максимума.

«С помощью специально установленной видеокамеры мы выяснили, что при входе в кривой участок пути и первые секунды после запуска установки значительная часть смазки не попадает в цель – на боковую поверхность головки рельса», – рассказал машинист-инструктор Алексей Звягин, – давление в трубопроводе, ведущем от расходного бака до форсунки, возрастает постепенно. Именно поэтому в первые мгновения смазка попадает на подшову рельса, шпалы и балласт.

Нерационально расходуются смазка и при отключении установок, когда падает давление в трубопроводе, она уже под действием собственного веса вытекает из форсунки,

попадая опять же на шпалы и балласт. С помощью экспериментов новаторы определили, что цели не достигает примерно 15 г смазки за один цикл работы установки. Кажется, не так много, но за поездку по участкам производится несколько десятков циклов «включение – выключение», и общая потеря дорогостоящей смазки становится существенной.

Недочёт решили устранить. Было предложено увеличить давление сжатого воздуха

Алексей Звягин, – смазка подаётся из расходного бака под действием сжатого воздуха под повышенным давлением – 4 кгс/см². Однако только в момент достижения давления 3,8 кгс/см² усилие прижимной пружины преодолевается, клапан открывается и смазка выходит через калиброванное отверстие. При снижении давления в трубопроводе до 3,8 кгс/см² клапан закрывается».

Группа новаторов в составе машинистов-инструкторов Алексея Звягина, Андрея Ку-

ЗАБОТА

Крепость для путейцев

В РТИЩЕВЕ (ЮВЖД) СДАН АДМИНИСТРАТИВНО-БЫТОВОЙ КОРПУС ДЛЯ ПУТЕЙЦЕВ. – Я работаю на дистанции 30 лет, и всё это время околоток размещался в комнатке в 22 квадрата. В обычном старом здании барачного типа – через стенку конторы люди жили, – рассказал «Гудку» дорожный мастер Анатолий Вьюнов. – Воду в обычный умывальник носили ведром от колонки, а остальные удобства – на улице. Людям было тесно, особенно зимой, когда шла снегоборьба. – Погреться заходили по 30–40 человек. Естественно, ни посушить одежду, ни перекусить они не могли. Присесть-то негде было, – вспоминает председатель профкома Ртищевской дистанции пути Светлана Сидорина. Теперь 13 монёров, два бригадира и мастер владеют настоящими хоромами. Отдельный корпус в 275 кв. м вместил в себя отдельный кабинет мастера, столовую, раздевалку, сушилку для одежды, технический кабинет, санузел, душевую и даже три кладовых для инструментов и материалов. Есть свой гараж и автономная котельная. – Раньше было три шкафчика для одежды. Их на всех не хватало, да и кто будет переодеваться в тесном и прохладном помещении? А теперь у каждого свой шкафчик в раздевалке, в душ сходить можно и рабочую одежду высушить. Да и инструменты из кладовки не будут примерзать зимой к рукам. Мы тут, как в крепости, всё своё, – радуется Анатолий Вьюнов.

Строить новый корпус начали в августе прошлого года. Освоив с тех пор около 22 млн руб., строители порадовали путейцев зданием с пластиковыми окнами, подвесными потолками и светлой отделкой полов и стен. Для полного комплекта обновок ртищевцам закупили новую мебель, на кухню поставили не только гарнитуру, но и большой двухкамерный холодильник, газовую плиту и микроволновку. Так что обед дружный коллектив может теперь не только разогреть, но и приготовить. – Ребята достойны такого подарка. Это один из лучших участков, теперь на них будут равняться не только в труде. А нам предстоит добиваться такого улучшения условий труда для всей дистанции, – говорит Светлана Сидорина.

ИГНАТ ВЬЮГИН

Новаторы определили, что цели

не достигают примерно 15 г смазки

за один цикл работы установки

в расходном баке, но самое главное – модернизировать форсунки. Новой конструктивной их особенностью стал клапан, состоящий из металлического шарика, прижатого к седлу пружиной. Сила сжатия пружины при этом регулируется резьбовым соединением корпуса форсунки с наконечником, в котором имеется калиброванное отверстие для подачи смазки. «Работа модернизированной форсунки происходит следующим образом, – пояснил

ракина, машиниста Вячеслава Кузнецова, его помощника Валерия Коробкина и электромеханика Александра Кирина оформила это техническое решение как рационализаторское предложение. А в смотре-конкурсе «Идея ОАО «РЖД» – 2011» ему присуждено первое место в номинации по совершенствованию технологии ремонта и технического обслуживания локомотивов. ВЛАДИМИР ПАВЛОВ, СОБ. КОРР. «ГУДКА» НОВОСИБИРСК



# Нам с вами по пути!



Клиент ТрансКредитБанка – Ларченко Константин Владимирович  
Слесарь по ремонту подвижного состава, стаж в ОАО «РЖД» 5 лет:

*«Я пришел в РЖД по стопам родителей. Здесь можно узнавать что-то новое и достигать большего»*



**ТрансКредитБанк**

Банк, с которым по пути



Из первых рук

# Грани сотрудничества

Бурятия и ОАО «РЖД» делают всё более масштабные шаги навстречу друг другу

>Начало | 1

– А какую роль в экономике региона занимает железнодорожный транспорт? И каковы перспективы его развития?

– В системе железнодорожного транспорта страны Бурятия занимает важное стратегическое положение: через её территорию проходят две крупнейшие железнодорожные магистрали – Транссиб и БАМ. Весомая транспортная составляющая во многом определяет и экономику региона. Так, наиболее динамично развивается производство транспортных средств и оборудования. Несмотря на кризис 2009 года, рост объёмов в этой отрасли промышленности составил 25%.

С железнодорожным транспортом связана и программа социально-экономического развития республики до 2017 года. В ней предусмотрено формирование двух производственно-инфраструктурных комплексов. Один из них – Северо-Байкальский – ориентирован на зону Байкало-Амурской магистрали, а другой – Восточный – на Транссиб. Строительство новых горно-обогатительных комбинатов на базе разведанных там месторождений позволит удовлетворить потребности России в молибдене и вольфрамe и обеспечить экспортные поставки. В свою очередь это потребует значительного развития транспортной инфраструктуры.

Как известно, крупнейший в Сибири проект «Комплексное развитие Забайкалья» планируется реализовать на принципах частно-государственного партнёрства. За счёт средств государства будет построена инфраструктура, за счёт инвесторов – промышленные предприятия и освоены месторождения. Не вдаваясь в подробности, отмечу, что осуществление намеченных планов приведёт к большей загрузке



Свой дальнейшее развитие Бурятия связывает с железнодорожным транспортом

БАМа, потребует строительства почти 1000 км железных и 400 км автомобильных дорог. Ключевой транспортной артерией, связывающей Байкало-Амурскую и Транссибирскую магистрали, предстоит стать железной дороге Новоильинский – Озерный ГОК – Таксимо. – В 2010 году ОАО «РЖД» инвестировало в развитие Восточно-Сибирской дороги только на территории Бурятии более 1,8 млрд руб. В юбилейном году сумма инвестиций увеличивается почти вдвое. А какие грани сотрудничества с РЖД вы бы выделили особо?

– Я хочу подчеркнуть, что год от года наше сотрудничество всё больше развивается. Эту оценку разделяет и президент ОАО «Российские железные дороги» Владимир Якунин, с которым в Улан-Удэ мы подвели в марте итоги выполнения соглашения между ОАО «РЖД» и правительством Бурятии в 2009–2011 годах и подписали новый договор на предстоящее пятилетие. Таким образом, мы делаем всё более масштабные шаги навстречу друг другу.

Если наши первые договорённости определяли в основном порядок взаимодействия в организации пригородных перевозок, то сегодня их спектр

значительно шире. Соглашение предусматривает сбалансированность интересов ОАО «РЖД» и Бурятии в важнейших сферах деятельности – инвестиционной, производственной и социальной.

Основано сотрудничество на принципах государственно-частного партнёрства. Примером его удачной реализации

основе вокзала на станции Заиграево, модернизация вокзала в Улан-Удэ и создание на его базе транспортно-пересадочного узла. Мы решительно настроены вывести пригородные пассажирские перевозки в Бурятии на безубыточный уровень, рассчитывая, в том числе, на успешную деятельность создаваемого ОАО «Улан-Удэнская

## Новое соглашение предусматривает сбалансированность интересов ОАО «РЖД» и Бурятии

может служить завершение строительства железнодорожного вокзала на станции Заундинский. В планах – дальнейшее развитие пассажирской инфраструктуры, в частности, строительство на паритетной

пригодная компания».

Подарком к предстоящему празднованию 350-летия вхождения Бурятии в состав России стало открытие пассажирского маршрута Северобайкальск – Улан-Удэ. В ближайшее время

начнётся модернизация Улан-Удэнского локомотиворемонтного завода. Другой проект предусматривает создание транспортно-логистического центра на базе грузового двора станции Тальцы. Реализация инвестиционных программ ОАО «РЖД» на территории республики позволяет создавать новые рабочие места, придаёт импульс развитию производства, способствует росту налоговых поступлений в республиканский бюджет.

– Строительство Байкало-Амурской магистрали призвано было дать толчок развитию Сибири и Дальнего Востока. Осуществить её в полной мере не удалось. Какими проблемами БАМа руководство республики занимается сегодня? Что, на ваш взгляд, должно послужить отправной точкой коренной модернизации магистрали и ускорения темпов развития прилегающих к ней территорий?

– Необходимость развивать БАМ, как опорную транспортную систему Сибири и Дальнего Востока, на основе которой может быть обеспечен опережающий рост экономики огромного региона, сегодня никем не оспаривается: ни правительством, ни регионами, ни бизнесом, ни общественностью. Главным сдерживающим фактором роста объёмов грузового движения по Байкало-Амурской магистрали являются низкие темпы освоения месторождений природных ресурсов и неразвитое промышленное производство на прилегающих

ная способность БАМа практически исчерпана.

Реконструкция магистрали, повышение эффективности её использования предполагают строительство вторых путей, электрификацию большинства участков, приобретение нового тягового подвижного состава и т.д. Для увеличения ежегодной пропускной способности БАМа до 50 млн тонн грузов необходимо направить на его развитие не менее 400 млрд руб. Вопрос привлечения инвестиций во многом зависит от позиции государства. Разрабатывает свои варианты концепции развития зоны Байкало-Амурской магистрали и ОАО «РЖД». Я могу твёрдо сказать: действия компании имеют полное понимание и поддержку правительства республики.

Очень острыми остаются социальные проблемы БАМа. В населённых пунктах магистрали много ветхого и аварийного жилья, люди до сих пор живут во временках. На Бурятском участке в переселении из ветхого и аварийного фонда нуждаются 4700 семей. Определённые подвижки в решении этой проблемы удалось достичь благодаря ФЦП «Жилище». В этом году будет переселено 450 семей. Но при таких темпах на ликвидацию временок нам потребуется более десяти лет.

В зоне БАМа немало и других проблем – занятости, дефицита человеческого капитала, оторванности в силу неразвитости транспортных коммуникаций. Мы пытаемся их решать. Например, на одной из самых отдалённых бамовских станций Таксимо только за последние три года появились новая школа, детский сад, 40-квартирный жилой дом. Кстати, в канун юбилея в каждом из 23 муниципальных образований республики построен новый общеобразовательный объект.

АЛЕКСАНДР ШАМОВ, спец. корр. «Гудка»

Улан-Удэ

## Наши люди

# Покровительство неба

Для династии Шабатановых магистраль стала семейной

ИСТОРИЮ ЭТУ ЛЮБЯТ ВОСПОМИНАТЬ В СЕМЬЕ ШАБАТАНОВЫХ. ВОТ И ПРИ НАШЕЙ ВСТРЕЧЕ ОНА ВСПЛЫЛА ЕДВА ЛИ НЕ СРАЗУ.

– У тебя рассказ об этом лучше получается, – убедил жену Дмитрий и переключил внимание на детей – трёхлетнего Егорку и шестилетнюю Полинку, заказав им пирожное и коктейли. Мы сидели в семейном кафе напротив центрального рынка Улан-Удэ, в предвечерний час здесь былолюдно и шумно, и Марине приходилось напрягать голос.

– Мы ждали ребёнка. Поскольку перед этим я родила двух дочерей, очень хотелось подарить мужу сына: рождение продолжателя рода в бурятских семьях очень высоко ценится. Шёл восьмой месяц беременности, опыт и медицинские знания подсказывали: роды простыми не будут. И что-то говорило ещё, что дотянуть до срока не придётся...

Тревогой прониклись и родные Дмитрия, у которых мы в те дни гостили в Северобайкальске.

– Вернётся в Улан-Удэ, отыщи шамана, поступи так, как он скажет, – посоветовал мне дед мужа. Фронтоник, отмеченный боевыми наградами, а после войны учитель истории и директор школы, он в житейских ситуациях не стеснялся обратиться к народной мудрости, опыту предков.

– Чем может помочь врачу, русской бабе, бурятский шаман? – размышляла я по дороге в дацан. А он выслушал меня, живот потрогал, спросил, какого я года, бросил на столик какие-то камушки, подумал:

– Завтра, 10 августа, родишь, ребёнок у тебя хороший, мальчик будет...

Я навзрыд:

– Не могу завтра, у мужа день рождения, да и ношу-то всего семь месяцев!

И что вы думаете? Утром я Диму с днём рождения поздравила, а он меня вечером – с рождением сына.

– Дед у меня удивительным был человеком, – улыбаясь, вспоминает Дмитрий. – Из старинного бурятского рода, на склоне



лет восстановил родословную предков десятого колена, очень ею гордился. И по-мальчишески радовался, когда при знакомстве с моей мамой узнал, что её отец – польский еврей...

Теперь уже мой черёд пришёл изумлять жизненным перипетиям моих собеседников, людей ещё совсем молодых, один из которых – начальник станции Тальцы Улан-Удэнского железнодорожного узла, другая – врач.

– Дед эмигрировал в СССР в канун немецкого вторжения в Польшу. Тут же был репрессирован, страшную участь родственников не разделил только по причине малолетства – вместо расстрела был сослан на Дальний Восток. В Комсомольске-на-Амуре встретился с бабушкой, её – девочку совсем, но уже председателя колхоза на Вятчине – сослали за какую-то провинность. Поженились, когда наступила «оттепель», осели в Новосибирске. Там выросла моя мама, окончила мединститут. Когда пришла пора распределяться, решили с подругой испытать судьбу – закрыв глаза, ткнули пальцем в карту. Выпал Усть-Баргузин – Бурятия, Байкал, в этом было столько романтики!

Ехала за романтикой, а встретила судьбу в лице молодого юриста-бурята. Давно заметил, их поколение отличалось от нашего: закон освобождал моего будущего отца от

В семье Шабатановых соблюдают и русские, и бурятские обычаи

службы в армии, а он настоял на призыве. На время службы отправил маму к своим родителям в Гусиноозёрск, здесь я и родился. Но даже рождение ребёнка не остудило романтический порыв родителей – перебрались на БАМ, мать врачевала, отец устроился юрисконсультom «БАМтоннельстрой» в Нижнеангарске, затем стал судьёй в Северобайкальске. Они любят свои профессии и дорожат людьми, ставшими им друзьями на всю жизнь. Людьми особой породы, на которых мне всегда хотелось походить.

– Оказалось, это не так просто, – Дмитрий усадил на колени егору Егорку. – В выборе профессии я не сомневался, поступил в Северобайкальский филиал ИрГУПСа, но отнёсся к учёбе, скажем так, легкомысленно. И после первого семестра вынужден был уйти. «Слабак!» – только и услышал от старших. Но столько, оказывается, можно сказать одним словом – годы будет звучать в ушах и бередить совесть!

И уже без родительской опеки поступил в НИИЖТ. Учили нас на совесть, и за себя как специалиста я не волновался. Только вот приехал в Северобайкальск, а на Восточно-Сибирской в самом разгаре эксперимент: отделения расформируют, создают

опорные станции, диспетчерский аппарат переводят в Иркутск. Не до меня! Только в декабре предложили должность технолога в Таксимо – есть такая станция на БАМе. Родители, услышав, и глазом не повели: «Конечно, поезжай! Где-то же должен сын становиться мужчиной!» Что вкладывали они в эти слова, понял, едва высадившись на перроне: «за бортом» было –54! Станционные постройки в морозном тумане тонули. Потом-то я их хорошо разглядел: как-никак, восемь лет был начальником станции: север, однокольный путь, тепловозная тяга, стык дорог... Начальнику опорной станции Новая Чара Владимиру Муратову я своим становлением обязан.

Станция Лена дала новый опыт. Там даже железнодорожный стаж исчисляется... навигациями. Что за лето в порт доставишь, с тем и зимовать будут жители Якутии. Ответственность начальника станции высочайшая, нагрузки запредельные. Детей почти не видел...

– Потерпите, родные, убеждал нас Дима, – подхватывает нить рассказа Марина. – Вот завершим навигацию, будем думать, как жить дальше и где.

И тут помог мудрый дед: – Ты бурят, Дмитрий, и строить свой дом должен в родной стороне.

То, что у нас будет свой дом, мы решили, едва поженившись. Устав от переездов, общежитий, служебных квартир, мечтали о прочном устройстве на земле. И с помощью корпоративной ипотеки мы приобрели собственный дом. Обживались в нём, правда, без мужа и отца. Пока Дима принимал и отправлял грузы на станции Лена, я родила Егора, завершила учёбу в мединституте, а Игорь (мой сын от первого брака) поступил в железнодорожный вуз в Иркутске. И уже второй год живём все вместе, кроме нашего студента, которого после выпуска ждут свои дороги.

Приказ о назначении начальником станции Тальцы Дмитрий получил сразу после завершения её комплексной реконструкции. Гордость его – механизированная

сортировочная горка, которая формирует поездка как для Транссиба, так и на Монголию и Китай. На проектную мощность – 1200 вагонов в сутки – она уже вышла, на восьми путях формируются 24 группы, ювелирная, надо сказать, работа. Тем она и интересна. Кстати, грузовый двор станции скоро превратится в крупнейший на востоке транспортно-логистический центр. Соглашение об этом между ОАО «РЖД» и Бурятией уже подписано.

– Опять услышишь от жены: «твоя железная дорога?»

– Уже не услышу. Марина теперь – заместитель главного врача узлового санатория-профилактория «Солнечный». Отныне железная дорога – «наша». Если Игорь, окончив университет, к нам присоединится, станет магистраль семейной.

Уже в машине спрашиваю: – А как в вашей жизни уживаются элементы двух национальных культур и традиций?

И по тому, как распыляются в улыбках лица Марины и Дмитрия, догадываюсь об ответе.

Оказалось, любимые праздники в семье – наш Новый год и Сагаалган, праздник Белого месяца, или Новый год по лунному календарю у бурят. Когда заболела Димина бабушка, молитву за здоровье читали и в православной церкви, и просили о здоровье, вращая Хурда – молитвенный барабан в Иволгинском дацане. Незазорным считается и получить благословение у Хамбо ламы Итигэлова. После ухода из жизни деда хранителем обрядов в семье стал Дмитрий, он, отправляясь в дорогу с семьёй, не забудет налить всем по глотку молока, а встретив бурхана, воздать ему причитающееся.

А во всём остальном Шабатановы привыкли полагаться на себя. Потому и смывают в будущее светло и уверенно.

АЛЕКСАНДР ИНСКОЙ, спец. корр. «Гудка»

Улан-Удэ

Фото автора







ХАРАКТЕР

Моторный Ким

У начальника станции каждый день – как новая жизнь

Кабинет начальника станции Лоста. Тёплый ветерок из окна шевелит бумаги на столе.

– Что у нас с вагоном 5900465317? – прижимая одну трубку плечом к уху, произносит в другую начальник. – Ага, нормально. Спасибо.

И уже в другой аппарат: – А мы же с вами коллеги. Я тоже на Питерском отделении работал. Да-да. Начальником тогда Голоскоков был. Летало всё, кипело. Хорошо. Создадимся ещё. Вы уж постарайтесь, чтоб в начале недели нас не держали. Удачи!

Жизнь начальника станции опутана телефонными проводами, радиоволнами раций, беготней и вечными нестандартными ситуациями. Если сравнить этот ритм со спортивным, то получится нагрузка стайера уровня международного класса и такого же шахматиста одновременно.

– Как же мне называть вас? – интересуюсь я.

– Гера, – поднимает он глаза поверх очков. – Это маленькое имя. Как Женья, например. – А так Герман Афанасьевич Ким я.

– Однако, намешано?

– Ага, – улыбается, и глаза превращаются в щёлочки. – Так-то корни корейские у нас. Дед был российским подданным. Крестился. А мои корни по всему Союзу вросли. Когда маленький был, на Украине жили, а рядом станция. Мы с мальчишками ходили смотреть. Почему-то особенно нравилось, как уезжали поезда, как ссади состава на хвосте кондуктор стоял, в тулупе, с сружьём, а сбоку фонарь скрипел, покачивался. И хотелось нам быть как этот кондуктор. Ехать и ехать куда-то. Но ни-



кто не стал. А я после школы поступил в Ростове в институт, выучился на движенца. И началось...

За это время кем только не довелось работать ему! И составителем на горке, и дежурным на станции Им. Тараса Шевченко, и поездным диспетчером в Челябинске, а затем в Узбекистане первым замом начальника дороги, а потом и на Октябрьской магистрали в Дорожном центре управления перевозками.

Когда он вспоминает былое, ручка на бумаге черкает какие-то знаки. И как вспоминает! Словно произносит

У Германа Кима выходных не бывало

кавказский тост. У него нет ни одного негативного воспоминания. Обо всех местах, где довелось трудиться, говорит примерно так: – Да, пожалуй, интереснее, чем в Челябинске, нигде и не было. Каждый день был как новая жизнь.

Потом задумается, перескочит с одного на другое, станет рассказывать о работе в Средней Азии, о переброске военной техники в Афганистан и скажет: – Там было много разных национальностей. Но такого

понятия, как чужой, не существовало. И какие были замечательные люди. Золото! Вспомнит Ленинградскую область, и тут ещё больше уменьшительно-ласкательных суффиксов. Откуда у человека

За окошком веером по разным путям рассыпаются с сортировочной горки вагоны. Свист стоит оглушительный. Ким прикрывает створку. У него опять звонит телефон. – Да, а в ночь-то зачем? Тем более в выходной. Срочной работы нет.

– То есть?

– Ну, каждый день на работу ходить. Зато в ритме всегда, подходы посмотру и на сутки представление имею о ситуации. Станция Лоста – одна из крупнейших на Северной железной дороге. И ритм движения здесь впечатляющий.

Как бы ни был тяжёл день, усталость ощущаешь не пустую, наполненную. Где труд, там и радость

столько сил перемалывать железобетонность этого мира, а оставлять в душе, которая первой от этого и страдает, только светлое и нежное?

Стук трубкой о корпус. – Парня молодого взял, – поясняет с удовлетворением. – Моторный такой. Но сам приду. У меня-то привычка.

– Тут если на 3–5 минут поезд задержим, сразу будет ощущаться. А на нас американцы смотрят, – улыбается Герман Афанасьевич.

– В каком смысле?

– Ну, мне путейцы как-то рассказали, что в эпоху холодной войны Лоста для них была вторым стратегически важным объектом. И со спутников-шпионов данные наблюдения поступали каждые сутки. Я и говорю своим: давайте так работать, чтобы они там обзавидовались.

На этих словах за окном путейцы выстроились в ряд. Их начальник что-то произнёс и даже как будто махнул рукой. На языке железнодорожников этот жест означал «окно началось» или «ну, поехали!». Люди в оранжевых безрукавках на ходу подхватывали из тележки лапы, гаечные ключи, лопаты. Инструмент словно был заранее распределён, и поэтому никто не кричал: «Где мои клещи, чёрт побери?»

Все рассредоточились по линии. Скрипнув, поддавались болты. С мелодичным звоном, слегка отскакивая, работала кувалда. Через десять минут новенькая плетё лоснясь лежала под небом. А ещё через пять по ней проехал вагон, другой и третий. Веером понеслись, издавая оглушительный свист на замедлителях.

– Когда работаешь в поту на пределе, кланьёшь себя: мог ведь выбрать и другую специальность, – задумчиво изрекает Ким. – Но засасывает. И, честно скажу, каким бы ни был тяжёлым рабочий день, усталость ощущаешь не пустую, наполненную. Такая штука: где труд, там и радость.

У Кима снова звонит телефон. Рабочий день в самом разгаре.

Владимир Липилин, спец. корр. «Гудка»

Лоста

Фото автора

ФИНАНСЫ

БУХГАЛТЕРСКИЙ БАЛАНС на 31 декабря 2010 года

			КОДЫ
Форма № 1 по ОКЗД			0710001
Дата (год, месяц, число)			2010/12/31
Организация:	Открытое акционерное общество «Торговый дом РЖД»	по ОКПО	42753050
Идентификационный номер налогоплательщика:		ИНН	7708063900
Вид деятельности	Оптовая торговля прочими машинами и оборудованием	по ОКВЭД	51.70
Организационно-правовая форма/форма собственности:	Открытое акционерное общество / частная собственность	по ОКОПФ/ОКФС	47/16
Единица измерения:	млн. руб./*****	по ОКЕИ	385
Местонахождение (адрес): Российская Федерация, 107174, г. Москва, ул. Новая Басманная, д. 2			
Дата утверждения			27.06.2011 г.
Дата отправки/принятия			03.03.2011

АКТИВ	Код показателя	На начало отчетного года	На конец отчетного периода
1	2	3	4
<b>I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ</b>			
Нематериальные активы	110		
Основные средства	120	11	34
Незавершенное строительство	130		66
Доходные вложения в материальные ценности	135	197	
Долгосрочные финансовые вложения	140	767	850
Отложенные налоговые активы	145	2	5
ИТОГО по разделу I	190	977	955
<b>II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ</b>			
Запасы	210	15	1518
в том числе: сырье, материалы и другие аналогичные ценности	211		420
затраты в незавершенном производстве	213		
готовая продукция и товары для перепродажи	214	13	1049
расходы будущих периодов	216	2	49
Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	220	17	29
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются более чем через 12 месяцев после отчетной даты)	230	31	31
в том числе покупатели и заказчики	231	31	
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются в течении 12 месяцев после отчетной даты)	240	2763	7953
в том числе покупатели и заказчики	241	2336	5857
Краткосрочные финансовые вложения	250	1900	583
Денежные средства	260	162	134
Прочие оборотные активы	270	6	32
ИТОГО по разделу II	290	4894	10280
БАЛАНС	300	5871	11235

Форма 0710001 с.2			
ПАССИВ	Код показателя	На начало отчетного года	На конец отчетного периода
1	2	3	4
<b>III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ</b>			
Уставный капитал	410	10	10
Собственные акции, выкупленные у акционеров	411		(502)
Резервный капитал	430	1	1
в том числе: резервы, образованные в соответствии с законодательством	431	1	1
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	470	3083	2669
ИТОГО по разделу III	490	3094	2178
<b>IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА</b>			
Займы и кредиты	510		
Отложенные налоговые обязательства	515	1	1
ИТОГО по разделу IV	590	1	1
<b>V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА</b>			
Займы и кредиты	610		1702
Кредиторская задолженность	620	2776	7354
в том числе: поставщики и подрядчики	621	2269	5356
задолженность перед персоналом	622		
задолженность перед государственными внебюджетными фондами	623		2
задолженность по налогам и сборам	624	400	41
прочие кредиторы	625	107	1955
ИТОГО по разделу V	690	2776	9056
БАЛАНС	700	5871	11235

Справка о наличии ценностей, учитываемых на забалансовых счетах			
Арендованные основные средства	910	151	232
Товары, принятые на ответственное хранение	920		51
Товары, принятые на комиссию	930		1
Списанная в убыток задолженность неплатежеспособных дебиторов	940	223	121
Обеспечения обязательств и платежей полученные	950	12	15
Обеспечения обязательств и платежей выданные	960		
Бланки строгой отчетности	995		

Руководитель: Рудинов В.В. Главный бухгалтер: Ковалева И.В. «18» февраля 2011г.

Обязательный экземпляр данной отчетности был представлен в Московский Центральный окружной отдел государственной статистики (адрес: 109028, Покровский бульвар, д.12/1).

ОТЧЁТ О ПРИБЫЛЯХ И УБЫТКАХ за январь – декабрь 2010 г.

			КОДЫ
Форма № 2 по ОКУД			0710002
Дата (год, месяц, число)			2010/12/31
Организация:	Открытое акционерное общество «Торговый дом РЖД»	по ОКПО	42753050
Идентификационный номер налогоплательщика:		ИНН	7708063900
Вид деятельности	Оптовая торговля прочими машинами и оборудованием	по ОКВЭД	51.70
Организационно-правовая форма/форма собственности:	Открытое акционерное общество / частная собственность	по ОКОПФ/ОКФС	47/16
Единица измерения:	млн. руб. /*****	по ОКЕИ	385

Показатель	код	За отчетный период	За аналогичный период предыдущего года
наименование	2	3	4
1	2	3	4
Доходы и расходы по обычным видам деятельности	010	64039	44462
Выручка (нетто) от продажи товаров, продукции, работ, услуг (за минусом налога на добавленную стоимость, акцизов и аналогичных обязательных платежей)	020	(62342)	(43694)
Прибыль (убыток) проданных товаров, продукции, работ, услуг	029	1697	768
Валовая прибыль	030	(134)	(9)
Коммерческие расходы	040	(418)	(192)
Управленческие расходы	050	1145	567
Прибыль (убыток) от продаж	060	93	7
Прочие доходы	070	(54)	(27)
Проценты к получению	080		15
Проценты к уплате	090	1109	2096
Доходы от участия в других организациях	100	(1201)	(521)
Прочие расходы	140	1092	2137
Прибыль (убыток) до налогообложения	141	3	
Отложенные налоговые активы	142		
Отложенные налоговые обязательства	150	(233)	(512)
Текущий налог на прибыль	160		(3)
Дополнительные показатели	190	862	1622
Чистая прибыль (убыток) отчетного периода	200	12	85
СПРАВОЧНО	201	1	2
Постоянные налоговые обязательства (активы)			
Базовая прибыль (убыток) на акцию			

РАСШИФРОВКА ОТДЕЛЬНЫХ ПРИБЫЛЕЙ И УБЫТКОВ					
Показатель	код	За отчетный период	За аналогичный период	За отчетный период	За аналогичный период
наименование	код	прибыль	убыток	прибыль	убыток
1	2	3	4	5	6
Штрафы, пени и неустойки, признанные или по которым получены решения суда (арбитражного суда) об их взыскании	210	3	3	11	4
Прибыль (убыток) прошлых лет	220	2	2		2
Курсовые разницы по операциям в иностранной валюте	240	39	26	75	82
Отчисления в оценочные резервы	250				36
Списание дебиторских и кредиторских задолженностей, по которым истек срок исковой давности	260		17		

Руководитель: Рудинов В.В. Главный бухгалтер: Ковалева И.В. «18» февраля 2011г.

Закрытое акционерное общество «Интерком-Аудит» Независимый член BKR International Всемирной ассоциации бухгалтерских и консалтинговых фирм

Участникам, Генеральному директору ОАО «ТД РЖД» Аудируемое лицо: Полное наименование: Открытое акционерное общество «Торговый дом РЖД» Сокращенное наименование: ОАО «ТД РЖД» Наименование на иностранном языке: JSC «RZD Trade» Место нахождения: 107174, РФ, г. Москва, ул. Новая Басманная, д. 2 Государственный регистрационный номер: реестр юридических лиц о юридическом лице, зарегистрированном до 1 июля 2002 года, серии 77 № 007893174 от 26.07.2002 (основной регистрационный номер ОГРН) 1027700066041, выдано 26.07.2002.

Аудиторская организация: Закрытое акционерное общество «Интерком-Аудит» (ЗАО «Интерком-Аудит») Intercom-Audit JSC Наименование: Наименование на иностранном языке: 119501, г. Москва, ул. Лобачевского, д. 126 стр. 6 Место нахождения: 125124, г. Москва, 3-я ул. Ямского поля, д. 2, корп. 13 Адрес нахождения: структурного подразделения: Лицензия: Лицензия № 16866 от 16.04.2010 г. на осуществление работ, связанных с использованием сведений, составляющих государственную тайну, выданная Управлением ФСБ России по г. Москве и Московской области сроком действия до 02.11.2014

Государственный регистрационный номер: Свидетельство о внесении записи в Единый государственный реестр юридических лиц о юридическом лице, зарегистрированном до 1 июля 2002 года, серии 77 № 010904109 от 08.08.2002 (основной регистрационный номер ОГРН) 1027700114639, выдано Межрайонной инспекцией ФНС РФ №46 по г. Москве

Является членом: Член СРО НП «Аудиторская Палата России»; Независимый член Всемирной ассоциации бухгалтерских и консалтинговых фирм «BKR International»

Номер в реестре аудиторов и аудиторских организаций: ЗАО «Интерком-Аудит» включено 28 декабря 2009 г. в Реестр аудиторов и аудиторских организаций СРО НП «Аудиторская Палата России» за основными регистрационными номерами 10201007608

Мы провели аудит прилагаемой бухгалтерской отчетности ОАО «ТД РЖД», состоящей из бухгалтерского баланса по состоянию на 31 декабря 2010 года, отчета о прибылях и убытках, отчета об изменениях капитала и отчета о движении денежных средств за 2010 год, других приложений к бухгалтерскому балансу и отчету о прибылях и убытках и пояснительной записки.

Ответственность аудируемого лица за бухгалтерскую отчетность

Руководство аудируемого лица несет ответственность за составление и достоверность указанной бухгалтерской отчетности в соответствии с российскими правилами составления бухгалтерской отчетности и за систему внутреннего контроля, необходимую для составления бухгалтерской отчетности, не содержащей существенных искажений вследствие недобросовестных действий или ошибок.

Ответственность аудитора

Наша ответственность заключается в выражении мнения о достоверности бухгалтерской отчетности на основе проведенного нами аудита. Мы проводили аудит в соответствии с федеральными стандартами аудиторской деятельности. Данные стандарты требуют соблюдения применимых этических норм, а также планирования и проведения аудита таким образом, чтобы получить достаточную уверенность в том, что бухгалтерская отчетность не содержит существенных искажений. Аудит включает проведение аудиторских процедур, направленных на получение аудиторских доказательств, подтверждающих числовые показатели в бухгалтерской отчетности, и раскрытие в ней информации. Выбор аудиторских процедур является предметом нашего суждения, которое основывается на оценке риска существенных искажений, допущенных вследствие недобросовестных действий или ошибок. В процессе оценки данного риска нами рассмотрена система внутреннего контроля, обеспечивающая составление и достоверность бухгалтерской отчетности, с целью выбора соответствующих аудиторских процедур, но не с целью выражения мнения об эффективности системы внутреннего контроля. Аудит также включал оценку надлежащего характера применяемой учетной политики и обоснованности оценочных показателей, полученных руководством аудируемого лица, а также оценку представления бухгалтерской отчетности в целом. Мы полагаем, что полученные в ходе аудита доказательства представляют достаточные основания для выражения мнения с оговоркой о достоверности бухгалтерской отчетности.

Мнение с оговоркой

По нашему мнению, за исключением влияния на бухгалтерскую (финансовую) отчетность обстоятельство, изложенных в части, содержащей основание для выражения мнения с оговоркой, бухгалтерская (финансовая) отчетность ОАО «ТД РЖД» отражает достоверно во всех существенных отношениях финансовое положение по состоянию на 31 декабря 2010 года, результаты ее финансово-хозяйственной деятельности и движение денежных средств за 2010 год в соответствии с российскими правилами составления бухгалтерской (финансовой) отчетности.

04.03.2011

Руководитель аудиторской организации: Ю.Л. Фадеев (квалификационный аттестат № K010761 от 19.12.1994 без ограничения срока действия; квалификационный аттестат в области аудита бирж, внебюджетных фондов и инвестиционных институтов № K017290 от 29.03.2001 без ограничения срока действия)

Руководитель Департамента аудита Л.А. Макушина (квалификационный аттестат № K007868 от 12.11.2003 без ограничения срока действия)



Финансы

Годовая бухгалтерская отчетность  
Открытого акционерного общества  
«Мельничный комбинат в Сокольниках»  
за 2010 год

Место нахождения исполнительного органа: 107014, г. Москва, ул. Же-  
брунова, д. 6.  
Тел.: 8 (499) 268-69-50, факс: 8 (499) 268-37-25.  
Утверждена годовым общим собранием акционеров 15.06.2011 г.  
Отчетность подписана генеральным директором Савостиным С.Д. и главным  
бухгалтером Бирюковой А.В.  
Обязательный экземпляр годовой бухгалтерской отчетности за 2010 год пред-  
ставлен в Мосгорстат Московский Восточный окружной отдел государствен-  
ной статистики.  
Информация о результатах аудита:  
Аудитор: Общество с ограниченной ответственностью «Артемид», лицен-  
зия на право осуществления аудиторской деятельности №Е 007420 выдана  
Министерством финансов РФ 09.06.2005 г.  
Аудиторское заключение составлено 29.04.2011 г.  
Мнение аудитора:  
По нашему мнению, бухгалтерская отчетность ОАО «Мельничный комбинат  
в Сокольниках» отражает достоверно во всех существенных отношениях фи-  
нансовое положение общества по состоянию на 31.12.2010 г. и результаты  
его финансово-хозяйственной деятельности и движение денежных средств  
за период с 01.01.2010 г. по 31.12.2010 г. включительно в соответствии с тре-  
бованиями федерального закона РФ «О бухгалтерском учете» от 21.11.1996 г.  
№ 129-ФЗ и Положения по бухгалтерскому учету «Бухгалтерская отчетность  
организации» ПБУ 4/99, утвержденного Приказом Министерства финансов  
РФ от 06.07.1999 г. № 43н. Аудит ОАО «Мелькомбинат в Сокольниках» за-  
вершен 29.04.2011 г.

Единица измерения: млн. руб.

БУХГАЛТЕРСКИЙ БАЛАНС  
на 31 декабря 2010 г.

АКТИВ	Код пока- зателя	На начало от- четного года	На конец отчет- ного периода
1	2	3	4
I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ			
Нематериальные активы	110	0	0
Основные средства	120	325	315
Незавершенное строительство	130	5	5
Доходные вложения в материальные ценности	135	-	-
Долгосрочные финансовые вложения	140	670	680
Отложенные налоговые активы	145	-	-
Прочие внеоборотные активы	150	-	-
ИТОГО по разделу I	190	1 000	1
II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ			
Запасы	210	556	782
в том числе:			
сырье, материалы и другие аналогичные ценности	211	550	688
животные на выращивании и откорме	212	-	-
затраты в незавершенном производстве	213	-	-
готовая продукция и товары для перепродажи	214	0	1
товары отгруженные	215	-	-
расходы будущих периодов	216	6	93
прочие запасы и затраты	217	-	-
*в том числе			
Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	220	18	34
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются более чем через 12 месяцев после отчет- ной даты)	230	973	1 714
в том числе покупатели и заказчики	231	971	1 001

Финансы

Годовая бухгалтерская отчетность  
Открытого акционерного общества  
«Московский комбинат хлебопродуктов» за 2010 год

Место нахождения исполнительного органа: г.Москва, ул. Нижняя Красно-  
сельская, д.32/29, стр.2, комн.2  
Телефон/факс: 326-58-22.  
Утверждена годовым общим собранием акционеров 22.06.2011 г.  
Отчетность подписана генеральным директором Силичем О.В. и главным бу-  
хгалтером Арзамасцевой О.В.  
Обязательный экземпляр бухгалтерской отчетности за 2010 год предоставлен в  
Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по  
г. Москве (МОСГОРСТАТ).  
Аудиторское заключение составлено 29.03.2011 года обществом с ограниченной  
ответственностью «Артемид» (лицензия Министерства финансов РФ №  
Е 007420).  
Мнение аудитора:  
«По нашему мнению, бухгалтерская отчетность Открытого акционерного об-  
щества «Московский комбинат хлебопродуктов» отражает достоверно во всех  
существенных отношениях финансовое положение общества по состоянию на  
31 декабря 2010 года и результаты его финансово-хозяйственной деятельности  
и движение денежных средств за период с 01 января по 31 декабря 2010 года  
включительно в соответствии с требованиями федерального закона Российской  
Федерации «О бухгалтерском учете» от 21.11.1996 г. № 129-ФЗ и Положения  
по бухгалтерскому учету «Бухгалтерская отчетность организации» ПБУ 4/99,  
утвержденного Приказом Министерства финансов Российской Федерации от  
06.07.1999 г. № 43н».  
Аудит ОАО «Московский комбинат хлебопродуктов» завершен 29 марта 2011  
года.  
Единица измерения: млн рублей

БУХГАЛТЕРСКИЙ БАЛАНС  
на 31.12.2010 г.

АКТИВ	Код по- казателя	На начало отчетного года	На конец отчетного периода
I. Внеоборотные активы			
Основные средства	120	556	532
Незавершенное строительство	130	142	3617
Доходные вложения в материальные ценности	135	2	2
Долгосрочные финансовые вложе- ния	140	110	468
Отложенные налоговые активы	145	7	7
Итого по разделу I	190	817	4626
II. Оборотные активы			
Запасы	210	3182	4185
в том числе:			
сырье, материалы и другие аналогич- ные ценности	211	1298	1317
готовая продукция и товары для пере- продажи	214	33	42
расходы будущих периодов	216	1851	2826
Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	220	29	693
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты)	240	5046	12177
			12177

в том числе:			
покупатели и заказчики	241	5046	12177
Краткосрочные финансовые вложе- ния	250	112	124
Денежные средства	260	2	44
Прочие оборотные активы	270	9	12
Итого по разделу II	290	8380	17234
БАЛАНС	300	9196	21860

ПАССИВ	Код строки	На начало отчетного года	На конец отчет- ного периода
III. Капитал и резервы			
Уставный капитал	410	1	1
Добавочный капитал	420	772	772
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	470	86	86
Итого по разделу III	490	859	859
IV. Долгосрочные обязатель- ства			
Займы и кредиты	510	2269	6807
Отложенные налоговые обяза- тельства	515	9	10
Итого по разделу IV	590	2278	6817
V. Краткосрочные обязатель- ства			
Займы и кредиты	610	3841	3587
Кредиторская задолженность	620	2218	10597
в том числе:			
поставщики и подрядчики	621	2141	10535
задолженность перед персона- лом организации	622	2	3
задолженность перед государ- ственными внебюджетными фондами	623	23	23
задолженность по налогам и сборам	624	42	17
прочие кредиторы	625	10	19
Итого по разделу V	690	6059	14184
БАЛАНС	700	9196	21860
СПРАВКА О НАЛИЧИИ ЦЕН- НОСТЕЙ, УЧИТЫВАЕМЫХ НА ЗАБАЛАНСОВЫХ СЧЕТАХ			
Товарно-материальные ценно- сти, принятые на ответствен- ное хранение	920	176	-
Обеспечения обязательств и платежей выданные	960	5126	12980

ОТЧЕТ О ПРИБЫЛЯХ И УБЫТКАХ  
за январь – декабрь 2010 г.

Показатель	За от- четный период	За аналогич- ный период предыдущего года
наименование	код	
1	2	3
Доходы и расходы по обычным видам деятельности		
Выручка (нетто) от продажи товаров, продукции, работ, услуг (за минусом налога на добавленную стоимость, акцизов и ана- логичных обязательных платежей)	010	123 668
*в том числе:		
Себестоимость проданных товаров, продукции, работ, услуг	020	(126 541)
*в том числе:		
Валовая прибыль	029	(2 873)
Коммерческие расходы	030	(3 888)
Управленческие расходы	040	(58 223)
Прибыль (убыток) от продаж	050	(64 984)
Прочие доходы и расходы		
Проценты к получению	060	20 415
Проценты к уплате	070	(283 454)
Доходы от участия в других организациях	080	
Прочие доходы	090	36 960
*в том числе:		
Прочие расходы	100	(51 889)
*в том числе:		
Внерезилиационные доходы	120	
*в том числе:		
Прибыль (убыток) до налогообложения	140	(342 952)
Отложенные налоговые активы	141	
Отложенные налоговые обязательства	142	
Текущий налог на прибыль	150	
Дополнительные показатели	160	
*в том числе:		
Чистая прибыль (убыток) отчетного периода	190	(342 952)
СПРАВОЧНО		
Постоянные налоговые обязательства (активы)	200	15 703
Базовая прибыль (убыток) на акцию	201	
Разводненная прибыль (убыток) на акцию	202	

РАСШИФРОВКА ОТДЕЛЬНЫХ ПРИБЫЛЕЙ И УБЫТКОВ

Показатель	За отчетный период	За аналогичный период предыдущего года
наименование	код	прибыль
1	2	3
Штрафы, пени и неустойки, признанные или по которым получены решения суда (арбитражного суда) об их взыскании	210	320
Прибыль (убыток) прошлых лет	220	
Возмещение убытков, причиненных неисполне- нием или ненадлежащим исполнением обяза- тельств	230	
Курсовые разницы по операциям в иностранной валюте	240	35 843
Отчисления в оценочные резервы	250	X
Списание дебиторских и кредиторских задол- женностей, по которым истек срок исковой давности	260	

Годовым общим собранием акционеров 15.06.2011 г. принято решение:  
Убытки, полученные по результатам 2010 финансового года, не распределять.

ОТЧЕТ О ПРИБЫЛЯХ И УБЫТКАХ  
за период с 1 января по 31 декабря 2010 г.

Показатель	За от- четный период	За анало- гичный период предыду- щего года
наименование	код	
1	2	3
Доходы и расходы по обычным видам дея- тельности		
Выручка (нетто) от продажи товаров, про- дукции, работ, услуг (за минусом налога на добавленную стоимость, акцизов и анало- гичных обязательных платежей)	010	1166
Себестоимость проданных товаров, продук- ции, работ, услуг	020	(1086)
Валовая прибыль	029	80
Коммерческие расходы	030	(38)
Управленческие расходы	040	(166)
Прибыль (убыток) от продаж	050	(124)
Прочие доходы и расходы		
Проценты к получению	060	73
Проценты к уплате	070	(52)
Прочие доходы	090	238
Прочие расходы	100	(127)
Прибыль (убыток) до налогообложения	140	8
Отложенные налоговые активы	141	0
Отложенные налоговые обязательства	142	(0)
Текущий налог на прибыль	150	(3)
Штрафные санкции	180	(5)
Чистая прибыль (убыток) отчетного пе- риода	190	0
СПРАВОЧНО:		
Постоянные налоговые обязательства (ак- тивы)	200	2

РАСШИФРОВКА ОТДЕЛЬНЫХ ПРИБЫЛЕЙ И УБЫТКОВ

Показатель	За отчетный период	За аналогичный период предыду- щего года
наименование	код	при- быль
1	2	3
Штрафы, пени и неустойки, при- знанные или по которым получены решения суда (арбитражного суда) об их взыскании	210	-
Курсовые разницы по операциям в иностранной валюте	240	180

Годовым общим собранием акционеров 22.06.2011 г. принято решение: при-  
быль, полученную по результатам 2010 финансового года, не распределять,  
дивиденды не объявлять и не выплачивать.



Сотрудничество

Зелёное партнёрство

На заседании прошедшего в Самаре семинара Парламентского собрания Союзного государства России и Белоруссии учёные определили приоритеты в области экологической безопасности.

Особое значение эти вопросы приобрели в связи с образованием Таможенного союза и Единого экономического пространства Белоруссии, России и Казахстана. Как рассказал заместитель председателя комиссии Парламентского собрания по вопросам экологии, природопользования и ликвидации последствий аварий Экзам Губайдуллин, в ближайшее время будут установлены деловые связи с парламентом Казахстана по вопросам унификации экологического законодательства. Депутаты разработают согласованный перечень нормативных правовых актов в этой области и обеспечат их ратификацию. Научно-консультативный совет Парламентского собрания расширит совместные исследования учёных в сфере мониторинга социально-экологической ситуации в районах, пострадавших во время чернойбыльской катастрофы. Будет разработан проект совместной про-



Экологи собрались на берегах Волги, чтобы обсудить проблемы охраны природы

граммы по лечению и реабилитации проживающих в них граждан. Планируется принять стратегию развития лесного комплекса Союзного государства России и Белоруссии для устойчивого развития территорий с учётом совершенствования транспортной, энергетической и коммуникационной инфраструктур. Учёные РАН и Национальной академии наук Белоруссии проведут исследования климата в связи с изменением течения Гольфстрим. Метеорологи обеих стран уже составляют совместные прогнозы погоды для регионов, примыкающих к международным транспортным коридорам.

Экологи изучат имеющийся опыт и предложат для внедрения передовые технологии захоронения и утилизации промышленных и бытовых отходов, а также борьбы с радиоактивным загрязнением территорий. Будет создана система контроля за перемещением ядерных материалов, ядовитых веществ и опасных отходов.

В целях информирования населения о состоянии экологической безопасности Союзного государства участники семинара предложили шире освещать в СМИ совместную работу российских и белорусских учёных по охране окружающей среды, экологическому образованию и воспитанию подрастающего поколения. При этом необходимо использовать самые современные информационные технологии.

Андрей Стрельцов  
САМАРА  
Фото автора

Цифры и факты

760

проектов в различных областях науки и техники можно увидеть на открывшейся вчера в Москве выставке научно-технического творчества молодёжи НТТМ-2011. В нынешнем смотре участвуют больше тысячи человек из 59 регионов нашей страны, представляющие лучшие центры и школы научно-технического творчества. Крупнейшие компании, среди которых ОАО «РЖД», Роскосмос, Союз машиностроителей России и другие, демонстрируют свои программы взаимодействия с техническими вузами, направленные на внедрение новейших разработок и формирование кадрового резерва из числа талантливой молодёжи.

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 №Ф77-19219.

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

Главный редактор: Александр Ретинин  
Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересалкин, Валерий Погорель (ответственный секретарь)  
Выпускающие редакторы: Павел Беляков, Анна Зограф  
Редакторы отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (наука), Юрий Сушинов (информация), Владимир Тишко (культуры и спорта), Вяа Хазинаметова (социальной политики и писем), Алексей Чечалов (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Крамылов (макет)  
Советник главного редактора: Валентин Запелович Научный редактор: Анатолий Хадоровский  
Номер вёрт Павел Беляков.

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

Телефоны собственных корреспондентов: Калининград (4012) 58-65-82 | Москва (499) 262-18-66 | Н.Новгород (8312) 48-46-74 | Ростов-на-Дону (863) 259-55-25 | Самара (846) 303-49-97 | Санкт-Петербург (812) 457-69-45 | Саратов (8452) 41-66-64 | Хабаровск (4212) 77-80-29 | Челябинск (351) 268-41-09 | Ярославль (4852) 79-39-13.  
Рукописи не рецензируются и не возвращаются | При перепечатке ссылка на «Гудок» обязательна.  
Набрано и сверстано в РИЦ (газеты «Гудок»

Выход в свет: 29 июня 2011 года  
Номер: 110 (24830) | Тираж: 152695 экз.  
Время подписания по графику: 19.15  
Подписано в печать: 18.50  
Цена свободная  
Адрес редакции: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Издатель: ОАО «Газета «Гудок» | Генеральный директор: Борис Калатин  
Заместитель генерального директора: Сергей Шатовский  
Отдел распространения: (499) 262-89-69, (495) 624-52-37 (факс)  
Реклама: Наталья Гаврилова. Тел.: (495) 624-62-71, 641-05-66, факс: (495) 624-78-33. Webmaster@gudok.ru  
Материалы с рубрикой, набранной жирным шрифтом, – на правах рекламы.  
Адрес издательства: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Отпечатано: ЗАО «Полиграфический комплекс «Скитер-М» | 143400 Московская обл., Красногорский район, п/о Красногорск-5, а/м «Батве», 23 км [Заказ № 11-06-00516] | Печатается в Москве, Астрахани, Барнауле, Волгограде, Воронеже, Екатеринбургe, Иркутске, Казани, Калининграде, Кемерово, Красноярске, Махачкале, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Оренбурге, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Солнечногорске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.

Великие железнодорожники

Всегда на передовой

Иван Ковалёв был первым министром путей сообщения СССР

Этого человека маршал Георгий Жуков назвал одним из творцов Победы. 28 июня исполнилось 110 лет со дня рождения Ивана Владимировича Ковалёва. Ни одна крупная оборонительная или наступательная операция Великой Отечественной войны не обходилась без его участия. Он входил в команду людей, которая управляла переброской войск и вооружений по железным дорогам.



ФОТО: MILITARY.RU

Военное дело будущий министр путей сообщения СССР осваивал в Железнодорожных войсках. Курсант военно-железнодорожной школы, политрук железнодорожного батальона, командир взвода железнодорожного полка – так складывалась карьера воронежского крестьянина Ивана Ковалёва в Красной армии. В тридцатые годы он стал слушателем военно-транспортной академии, а после её окончания занимал ответственные посты на Московско-Белорусско-Балтийской, Южно-Уральской, Омской и Западной железных дорогах.

Зарекомендовав себя высокочлассным специалистом, Ковалёв в 1939 году получил новое назначение – начальником военного отдела Наркомата путей сообщения. Занимался подготовкой железных дорог к чрезвычайным ситуациям.

Уже в начале войны дала о себе знать низкая пропускная способность железнодорожных линий, особенно на главных направлениях. Организуя под непрерывными бомбёжками работу таких железнодорожных узлов, как Орша, Смоленск, Бологое, Иван Ковалёв был вынужден отказаться от незыблемых правил безопасности движения, гласящих, что на перегоне может быть только один поезд. Пришлось отправлять поезда караванами, с интервалом в несколько минут, а также вводить сдвоенные, строенные составы.

На долю железных дорог выпала колоссальная работа, связанная с перебазированием производительных сил страны в глубокий тыл. Только из прифронтовой зоны



ФОТО: РИА «Новости»

Поезда отправлялись на фронт караванами, порой с интервалом всего в несколько минут

в течение второй половины 1941 года на восток было вывезено 2593 промышленных предприятия. Американский журналист Сульцбергер назвал перевод людей и заводов на восток «величайшей сагой» и «легендарным событием».

Волею судьбы Ковалёву довелось стать одним из героев этой саги. Проявляя в условиях войны высокий профессионализм и организаторские способности, он обеспечивал работу железных дорог по снабжению фронтов всем необходимым.

В июле 1941 года Ковалёв был назначен начальником Управления военных сообщений Генерального штаба Красной армии. Практически ежедневно военное командование обсуждало едва ли не главный вопрос, волновавший всю страну: как выстроить оборону Москвы? План, разработанный в Генштабе, в частности, предусматривал расформирование Железнодорожных войск, их бойцами намечалось пополнить формируемую в столице 1-ю ударную армию. Единственным, кто вы-

ступил против этого предложения, назвав его «пораженческим», был Иван Ковалёв.

– Почему? – спросил его Сталин. – Ведь речь идёт о защите Москвы.

– Я взял себя в руки, – признавался впоследствии Ковалёв, – и, стараясь быть кратким, пояснил: если расформируем Железнодорожные войска, то все наши армии, которые есть под Москвой и которые выдвигаются к ней с востока, окажутся неспособными наступать. Кто восстановит разрушенные дороги и мосты, чтобы снабжать и подкреплять наши наступающие войска?

Словом, предложение штаба о расформировании Железнодорожных войск было Сталиным отклонено.

Люди, близко знавшие Ковалёва, рассказывали: отстаивая своё мнение, он в самом деле мог вступать в спор с высшим руководством страны. Его отличало чувство собственного достоинства. Он не позволял унижать себя самым важным персонам, таким, как, например, Каганович. В то же

Безопасность

Совместный досмотр

Транспортные полицейские поделились опытом борьбы с преступностью

На Ленинградском вокзале столицы провели практическое занятие с полицейскими из Судана, Намибии, Мозамбика, Гамбии и некоторых других африканских государств.



ФОТО: РИА «ТАСС»

Африканские полицейские увидели много нового

вызвала работа отечественной кинологической службы на транспортных объектах, а также подготовка и обучение

служебно-разыскных собак для неё. Как отметил начальник Управления на транспорте МВД по ЦФО полковник

Андрей Владимиров

Маршрут

Эпичная поездка

Журналисты составили очередной странный рейтинг

Передача телеканала CNN «Телешоу путешествий» назвала Транссибирскую магистраль в числе десяти наиболее интересных и эпичных железнодорожных маршрутов мира. В этом списке она заняла 7-е место.

Создатели рейтинга отметили, что путешествие длиной более чем в 9 тыс. км займёт у путешественника 10 дней.

На первое место в составленном CNN списке железнодорожных маршрутов попал специальный Восточноазиатский экспресс (из Таиланда, через Малайзию в Сингапур). По информации CNN, эпичное путешествие по Транссибирской железнодорожной магистрали – одно из самых недорогих. Оно может обойтись туристу всего в \$400. Дешевле – только в Швейцарии (\$140), железнодорожный маршрут которой короче сибирского более чем в 34 раза. Самые дорогие поездки: Париж – Стамбул (5 суток в пути за \$12,7 тыс.).

Владислав Кукреш

Кроссворд

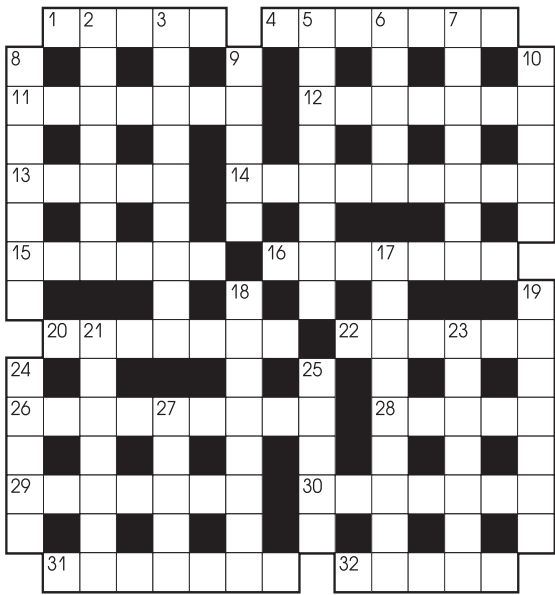
по ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Если покажешь это чувство, на тебе попытаются повезти воду.
4. Наступает, когда в товарищах согласия нет.
11. Предмет не на продажу, а служащий для демонстрации.
12. Божество язычников с каменным лицом.
13. Воронье «кар» для крыловской лисицы.
14. Сочинение, входящее в состав Библии.
15. «Разговор» между человеком и компьютером.
16. Граната «семейства цитрусовых».
20. Упаковка хвороста, но не одноимённого печеня.
22. Ёмкость с водой для имитации бури.
26. Для человека – утренняя прохлада, для огурцов и помидоров – колотун.
28. «Крутой» роман И.Гончарова.
29. Музыкальный инструмент, работающий из под палки.
30. Самая маленькая птица на Земле.
31. Колдун, волшебник, экстрасенс, чернокнижник.
32. Минимальный «кусочек» энергии.

по ВЕРТИКАЛИ:

2. Выпечка для шофёра.
3. Жертва чёрной ревности Отелло.
5. Искусство превращения рисунков в мультфильм.
6. Палка на карательной должности.
7. Кусочек зеркала в сердце Кая.
8. Средство сведения счётов между кораблями.
9. Вождь краснокожих Монтесума по национальности.
10. «Кто ты, мой ... ли хранитель, или коварный искуситель» (А.Пушкин).
17. Человек, который за шуткой в карман не лезет.
18. Инструкция свшше для подчинённого.
19. Ученическая тетрадь для записи домашних заданий.
21. Сорочинская «героиня» повести Гоголя.
23. У охотника стреляет, у альпиниста – нет.
24. Крупный восточносибирский олень.
25. Сама не ест, а людей своими зубами кормит.
27. Стройматериал для изготовления первой женщины.

Составил Михаил СЕРГЕЕВ



Ответы на кроссворд за 28 июня

по ГОРИЗОНТАЛИ:

6. Ефремов.
8. Очаг.
9. Рать.
10. Лопатка.
11. Лютина.
14. Ложка.
17. Пина.
19. Соусник.
20. Алхимик.
21. Пирожок.
23. Испания.
24. Нонна.
25. Атака.
28. Ухват.
30. Дialeкт.
31. Фойе.
32. Яшка.
33. Презент.

по ВЕРТИКАЛИ:

1. Кегля.
2. Пропуск.
3. Вмятина.
4. Аврал.
5. Учёт.
7. Стаж.
12. Юморист.
13. Насморк.
15. Олигарх.
16. Клиника.
17. Питон.
18. Алиса.
22. Корабел.
23. Инженер.
26. Алёз.
27. Адепт.
28. Утята.
29. Веко.