

## 2. | МОДЕРНИЗАЦИЯ

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

29 июня 2011 года [www.GUDOK.RU](http://www.gudok.ru)  
среда [www.GUDOK.INFO](http://www.gudok.info)  
№ 110 (24830) E-MAIL:[GUDOK@CSS-RZD.RU](mailto:GUDOK@CSS-RZD.RU)

## 6. | ПРОФЕССИЯ

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



## 8. | ЛИЧНОСТЬ

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

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 двигались 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 ЗАГРАЖДЕНИЯ. 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 в одном уровне.

## ПРОЕКТ

# Тувинский узел

ИНВЕСТОРЫ ПРЕДЛОЖИЛИ ИЗМЕНИТЬ СХЕМУ ФИНАНСИРОВАНИЯ ДОРОГИ КЫЗЫЛ – КУРАГИНО



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 ней 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 потрачено на сети оборудован устройствами заграждения. Количество ДТП на этих перекрестках снизилось более чем в 4 раза. Но Центральной дирекции инфраструктуры поручено разработать дополнительные мероприятия по стабилизации обстановки на пересечениях путей с автомобильными дорогами в одном уровне.

Схема 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 комиссии.

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 возможностей 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

## Из первых рук

### Границы сотрудничества



Вячеслав Ноговицын, президент – председатель правительства Республики Бурятия

– Вячеслав Владимирович, 1 июля начинается празднование 350-летия добровольного вхождения Бурятии в состав Российской Федерации. 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 подтверждают правильность выбора, сделанного во второй половине XVII века. С вхождением Бурятии в состав России сложились экономические, политические и правовые условия, благоприятные для внутриэтнической 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 Российской Федерации 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, закладывало 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, Монгoliей и другими странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

> Окончание | 4

## Блиц

### К единому знаменателю

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



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 представители со-трудники 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 Виксан

– 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 терри-

торию России?

– В последние дни идёт самая жаркая работа по унификации таможенных пошлин. Сейчас

## Машиностроение

# Вагон на выбор

Брянский завод сертифицировал новинку



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. 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, потребо-

тся стандартный полувагон, а кому-то с колёсами повышенной твёрдости и др.

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 насытят. «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

## 2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

29 июня 2011 года

WWW.GUDOK.RU

среда

WWW.GUDOK.INFO

№ 110 (24830)

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

### 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 инженерным центром Трансмашхолдинга и Alstom Transport. Владимир Якунин напомнил, что ОАО «РЖД» – единственная российская компания, которая соответствует современному 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 «ГрайсвотерхаусКуперс 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 Северомурск – Таксимо сотрудники Таксимовского линейного отдела полиции Восточно-Сибирского ЛУВД 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 Северомурск Бурятии, а на пассажирском месте – 32-летний фельдшер одной из старателей. Во время дознания установлено, что хозяином взрывчатых веществ является медик-старател. За их незаконную перевозку ему грозит наказание в виде лишения свободы. Особую обеспокоенность 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: РУССКИЙ КАЛАВ

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 «Росжелдорснаба» 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 «Росжелдорснаба», предприятие подало иск в Нижегородский арбитражный суд и выиграло. «К декабря 2009

Юристы «Ураласбеста» устроили себе мощную PR-кампанию за счёт песка и РЖД

года мы получили исполнительный лист и договорились с «Росжелдорснабом», 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 законов 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 «Росжелдорснаба». «Однако в связи с тем, что судебным приставом 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 «Вегас 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 платежеспособность 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 подпадет под штрафные санкции», – отметил юрист.

Денис Виксин

### 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 квадратов. В обычном старом здании баражного типа – через стену кабинеты люди жили, – рассказал «Гудку» дорожный мастер Анатолий Выонов. – Воду в обычный умывальник носили ведром от колонки, а остальные удобства – на улице.

Людям было тесно, особенно зимой, когда шла снегоборба.

– 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 монтёров, два бригадира и мастер владеют настоящими хоромами. Отдельный корпус в 275 кв. м вмещает в себя отдельный кабинет мастера, столиковую, раздевалку, сушилку для одежды, технический кабинет, санузел, душевую и даже три кладовки 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 разделке, в душ сходить можно и рабочую одежду высушить. Да и инструменты из кладовки не будут примерзать зимой к рукам. Мы тут, как в крепости, все своё, – радуется Анатолий Выонов.

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 гарнитур, но и большой двухкамерный холодильник, газовую плиту и микроволновку.

Так что обед дружной коллекции может теперь не только разогреть, но и приготовить.

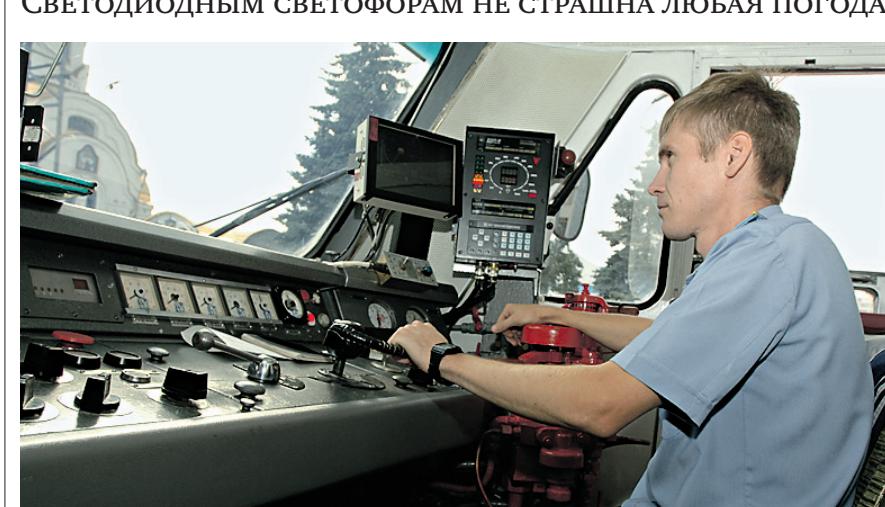
– Ребята достойны такого подарка. Это один из лучших участков, теперь на них будут равняться не только в труде. А нам предстоит добиваться такого улучшения условий труда для всей дистанции, – говорит Светлана Сидорина.

Игнат Выогин

### Безопасность

## Конкуренты солнечным лучам

СВЕТОДИОДНЫМ СВЕТОФОРАМ НЕ СТРАШНА ЛЮБАЯ ПОГОДА



### Технология

## Хорошая подача

На смазке рельсов теперь можно экономить

В эксплуатационном локомотивном депо Новокузнецк Западно-Сибирской дороги модернизировали рельсо-смазывающую установку. В результате годовой экономический эффект составил более 120 тыс. руб.

Оборудованная на электровозе ЧС-2 установка предназначается 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 подошву рельса, а не на шпалы и балласт.

Нерационально расходуется смазка и при отключении установки, 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 горючего смазки становится существенной.

Недочёт решили устранить. Было предложено увеличить давление сжатого воздуха

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 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

ПЕРВЫЕ 20 МАЧТОВЫХ СВЕТОФОРНЫХ ГЛОВОК СО СВЕТОДИОДАМИ УСТАНОВЛЕНИЯ НА ПЕРЕГОНЕ ЗЛАТОУСТ – УРЖУМКА УЧАСТКА ЗЛАТОУСТ – БИШКИЛ 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 светосигнальные приборы повысит их эффективность и надёжность. У светофоров 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 светофоров сокращает материальные затраты.

Евгения Мусихина,  
соб. корр. «Гудка»  
Челябинск

ракина, машиниста Вячеслава Кузнецова, его помощника Валерия Коробкина и электромеханика Александра Кирина оформила это техническое 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

# Границы сотрудничества

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

&gt; 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 – Северобайкальский – 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 вольфраме и обеспечить экспортные поставки. 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

## Объявление

# Извещение о проведении открытого аукциона

ОАО «Центр по перевозке грузов в контейнерах «ТрансКонтейнер» 29 июля 2011 г. в 10.00 московского времени проводит открытый аукцион № 3 (далее – Аукцион) с закрытой формой подачи предложений о цене на право заключения договора купли-продажи 290 вагонов (фитинговых платформ), с разделением на 14 лотов без предварительного визуального осмотра вагонов.

Заявки на участие в Аукционе должны быть представлены Претендентами и получены представителем Организатора по адресу: Москва, Оружейный переулок, д. 19, каб. 216 в рабочие дни с 9.30 до 17.30 (в пятницу до 16.00), перерывы с 12.00 до 13.00 московского времени, начиная со дня, следующего за днем размещения на официальном сайте ОАО «ТрансКонтейнер» www.trcont.ru (в разделе «Тендеры») извещения о проведении настоящего Аукциона и до 12.00 московского времени 25 июля 2011 г.

## Контактные лица и телефоны:

- Курбатова Марина Владимировна, телефон: (499) 262-81-84, адрес электронной почты: KurbatovaMV@trcont.ru.
- Киселев Валерий Владимирович, телефон: (495) 637-90-44 доб. 47-30, факс: (499) 262-69-30 доб. 44-73, адрес электронной почты: KiselevVV@trcont.ru.

Часы работы – с 9.30 до 17.30 (в пятницу до 16.30), перерывы с 12.00 до 13.00.

Подробные сведения о вагонах, подлежащих продаже, указаны в приложении № 4 к аукционной документации на сайте www.trcont.ru в разделе «Тендеры».

## Начальная цена продажи вагонов составляет:

Начальная цена продажи Лота № 1 (27 (двадцать семь) вагонов) составляет 4 254 029,8 (четыре миллиона двести пятьдесят четыре тысячи двадцать девять) рублей 80 копеек, в том числе НДС в размере 648 919,8 (шестьсот сорок восемь тысяч девятьсот девяноста девять) рублей 80 копеек.

Начальная цена продажи Лота № 2 (61 (шестьдесят один) вагон) составляет 9 547 854,36 (девять миллионов пятьсот сорок семь тысяч восемьсот пятьдесят четыре) рубля 36 копеек, в том числе НДС в размере 1 456 452,36 (один миллион четыреста пятьдесят шесть тысяч четыреста пятьдесят два) рубля 36 копеек.

Начальная цена продажи Лота № 3 (6 (шесть) вагонов) составляет 1 007 075,72 (один миллион семь тысяч семьдесят пять) рублей 72 копейки, в том числе НДС в размере 153 621,72 (сто пятьдесят три тысячи шестьсот двадцать один) рубль 72 копейки.

Начальная цена продажи Лота № 4 (12 (двенадцать) вагонов) составляет 2 045 068,62 (два миллиона сорок пять тысяч шестьдесят восемь) рублей 62 копеек.

рублей 62 копейки, в том числе НДС в размере 311 959,62 (триста одиннадцать тысяч девятьсот пятьдесят девять) рублей 62 копейки.

Начальная цена продажи Лота № 5 (4 (четыре) вагона) составляет 578 064,3 (пятьсот семьдесят восемь тысяч шестьдесят четыре) рубля 30 копеек, в том числе НДС в размере 88 179,3 (восемьдесят восемь тысяч сто семьдесят девять) рублей 30 копеек.

Начальная цена продажи Лота № 6 (10 (десять) вагонов) составляет 1 534 621,86 (один миллион пятьсот тридцать четыре тысячи шестьсот двадцать один) рубль 86 копеек, в том числе НДС в размере 234 094,86 (двести тридцать четыре тысячи девяносто четыре) рубля 86 копеек.

Начальная цена продажи Лота № 7 (15 (пятнадцать) вагонов) составляет 2 383 810,04 (два миллиона триста восемьдесят три тысячи восемьсот десять) рублей 4 копейки, в том числе НДС в размере 363 632,04 (триста шестьдесят три тысячи шестьсот тридцать два) рубля 4 копейки.

Начальная цена продажи Лота № 8 (23 (двадцать три) вагона) составляет 3 633 732,12 (три миллиона шестьсот тридцать три тысячи семьсот тридцать два) рубля 12 копеек, в том числе НДС в размере 554 298,12 (пятьсот пятьдесят четыре тысячи двести девяносто восемь) рублей 12 копеек.

Начальная цена продажи Лота № 9 (9 (девять) вагонов) составляет 1 388 712,5 (один миллион триста восемьдесят восемь тысяч семьсот двенадцать) рублей 50 копеек, в том числе НДС в размере 211 837,5 (двести одиннадцать тысяч восемьсот тридцать семь) рублей 50 копеек.

Начальная цена продажи Лота № 10 (15 (пятнадцать) вагонов) составляет 2 271 457,52 (два миллиона двести семьдесят одна тысяча четыреста пятьдесят семь) рублей 52 копейки, в том числе НДС в размере 346 493,52 (триста сорок шесть тысяч четыреста девяносто три) рубля 52 копейки.

Начальная цена продажи Лота № 11 (7 (семь) вагонов) составляет 1 157 433,68 (один миллион сто пятьдесят семь тысяч четыреста тридцать три) рубля 68 копеек, в том числе НДС в размере 176 557,68 (сто семьдесят шесть тысяч пятьдесят семь) рублей 68 копеек.

Начальная цена продажи Лота № 12 (62 (шестьдесят два) вагона) составляет 9 285 155,68 (девять миллионов двести восемьдесят пять тысяч сто пятьдесят пять) рублей 68 копеек, в том числе НДС в размере 1 416 379,68 (один миллион четыреста шестнадцать тысяч триста семьдесят девять) рублей 68 копеек.

Начальная цена продажи Лота № 13 (25 (двадцать пять) вагонов) составляет 4 293 683,7 (четыре миллиона двести девяносто три тысячи шестьсот восемьдесят три) рублей 70 копеек, в том числе НДС в размере

654 968,7 (шестьсот пятьдесят четыре тысячи девятьсот шестьдесят восемь) рублей 70 копеек.

Начальная цена продажи Лота № 14 (14 (четырнадцать) вагонов) составляет 2 390 477,04 (два миллиона триста девяносто тысяч четыреста семьдесят семь) рублей 4 копейки, в том числе НДС в размере 364 649,04 (триста шестьдесят четыре тысячи шестьсот сорок девять) рублей 4 копейки.

К участию в аукционе допускаются юридические лица, подавшие в установленные сроки надлежащим образом оформленные заявки на участие в аукционе, имеющие квалификацию, соответствующую следующим требованиям заказчика:

- претендент должен являться юридическим лицом, зарегистрированным на территории Российской Федерации;
- претендент не должен находиться в процессе ликвидации или реорганизации (разделения, слияния, присоединения);
- претендент не должен находиться в стадии рассмотрения дела о несостоятельности (банкротстве);
- на имущество претендента не должен быть наложен арест (на стадии исполнительного производства), экономическая деятельность претендента не должна быть приостановлена;
- претендент не должен иметь просроченной задолженности перед ОАО «ТрансКонтейнер» по ранее заключенным договорам;
- претендент должен обеспечить заявку на участие в аукционе в соответствии с пп.1.4.1–1.4.4 документации.

За получение документации плата не взимается.

Разъяснения, а также дополнения и изменения, внесенные в аукционную документацию, будут размещены на сайте www.trcont.ru. Победителем аукциона будет признан участник, предложивший наибольшую цену.

Договор купли-продажи подвижного состава будет заключен с победителем аукциона не позднее 20 календарных дней со дня подписания протокола о результатах аукциона.

Детальная информация, касающаяся предмета аукциона, порядка его проведения, содержится в аукционной документации к Аукциону на сайте www.trcont.ru в разделе «Тендеры».

## Финансы

Приложение  
к Приказу Минфина РФ  
от 22.07.2003 № 67н  
(с кодами показателей бухгалтерской отчетности, утвержденными Приказом Госкомстата РФ № 475, Минфина РФ № 102н от 14.11.2003)

## БУХГАЛТЕРСКИЙ БАЛАНС

на 31 декабря 2010 года

Коды	Форма № 1 по ОКУД	Дата (год, месяц, число)	по ОКПО	ИНН	по ОКВЭД	по ОКОПФ/ОКФС	по ОКЕИ
0710001	2010/12/31	94137857	26.6	7708669867	47 41		384

Организация: Открытое акционерное общество «БЕТЭЛПРАНС»

Идентификационный номер налогоплательщика

Вид деятельности: производство изделий из бетона, гипса и цемента

Организационно-правовая форма/форма собственности:

Открытые акционерные общества/смешанная российская собственность с долей федеральной собственности

(введено Изменением №1/99, утв. Госстандартом РФ)

Единица измерения: млн. руб.

Местонахождение 129090, 77, Каланчевская ул., д. 35  
(адрес):

Дата утверждения

Дата отправки (приятия)

в том числе: резервы, образованные в соответствии с законодательством	431	5	21
резервы, образованные в соответствии с учредительными документами	432	-	-
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	470	406	410
Целевое финансирование	480	-	-
<b>ИТОГО по разделу III</b>	<b>490</b>	<b>4 331</b>	<b>4 351</b>
<b>IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА</b>	<b>510</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Займы и кредиты	515	18	49
Отложенные налоговые обязательства	520	-	-
Прочие долгосрочные обязательства	590	18	49
<b>V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА</b>	<b>610</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Займы и кредиты	620	1 597	1 945
Кредиторская задолженность	621	1 330	1 746
в том числе: поставщики и подрядчики	622	81	93
задолженность перед персоналом организации	623	31	41
задолженность перед государственными внебюджетными фондами	624	108	41
задолженность по налогам и сборам	625	47	24
прочие кредиторы	630	0	698
Задолженность перед участниками (учредителями) по выплате доходов	640	0	0
Доходы будущих периодов	650	0	0
Резервы предстоящих расходов	660	-	-
Прочие краткосрочные обязательства	690	1 597	2 644
<b>ИТОГО по разделу V</b>	<b>700</b>	<b>5 946</b>	<b>7 044</b>
<b>БАЛАНС</b>			

## СПРАВКА О НАЛИЧИИ ЦЕННОСТЕЙ, УЧИТАВЫЕМЫХ НА ЗАБАЛАНСОВЫХ СЧЕТАХ

Арендованные основные средства	910	1 755	1 763
в том числе по лизингу	911	1 627	1 623
Товары, принятые на комиссию	920	3	1
Списанная в убыток задолженность неплатежеспособных дебиторов	940	0	14
Обеспечения обязательств и платежей полученные	950	-	-
Обеспечения обязательств и платежей выданные	960	-	-
Износ объектов внешнего благоустройства и других аналогичных объектов	970	-	-
Нематериальные активы, полученные в пользование	990	-	-
Прочие ценности, учитываемые на забалансовых счетах	1000	75	79
Имущество со сроком полезного использования не более 12 месяцев, переданное в эксплуатацию	1001	10	0
Активы со сроком полезного использования более 12 месяцев, учитываемые в качестве материально-производственных запасов, переданные в производство	1001	63	79
Бланки строгой отчетности	1001	0	0
Материалы, принятые в переработку	1001	2	0

Руководитель ПРЯНИКОВ Р.В. Главный бухгалтер БОЛЬШАКОВА Г.Г.

## 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 Голосковым был. Летало всё, кипело. Хорошо. Созвонимся 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 сравнять этот ритм со спортивным, то получится нагрузка стайера уровня международного класса и такого же шахматиста одновременно.

– Как же мне называть вас? – интересуется я.

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

– Одноко, 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 сзади состава на хвосте кондуктор стоял, в тулупе, с ружьём, а скобу 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 со-ставителем 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 бывает

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

Закошком веером по разным путям рассыпаются с сортировкой горки вагоны. Свист простирается 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, подходит посмотрю и на сутки представление имею о ситуации.

Станция Лоста – одна из крупнейших на Северной железной дороге. Срочный 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.

## Финансы

## БУХГАЛТЕРСКИЙ БАЛАНС

на 31 декабря 2010 года

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

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. ВНЕБОРОТНЫЕ АКТИВЫ</b>			
Нематериальные активы	110		
Основные средства	120	11	34
Незавершенное строительство	130		66
Доходныеложения в материальные ценности	135	197	
Долгосрочные финансовыеложения	140	767	850
Отложенные налоговые активы	145	2	5
<b>ИТОГО по разделу I</b>	190	977	955
Запасы	210	15	1518
в том числе:			
сырые, материалы и другие аналогичные ценности	211		420
затраты в незавершенном производстве	213		
готовая продукция и товары дляперепродажи	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 финансовыеложения	250	1900	583
Денежные средства	260	162	134
Прочие оборотные активы	270	6	32
<b>ИТОГО по разделу II</b>	290	4894	10280
<b>БАЛАНС</b>	300	5871	11235

Форма 0710001.c2

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
<b>ИТОГО по разделу III</b>	490	3094	2178
<b>IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА</b>			
Займы и кредиты	510		
Отложенные налоговые обязательства	515	1	1
<b>ИТОГО по разделу IV</b>	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
<b>ИТОГО по разделу V</b>	690	2776	9056
<b>БАЛАНС</b>	700	5871	11235

Справка о наличии ценностей, учтываемых на забалансовых счетах			
Коды	Наименование	910	151
Форма № 2 по ОКУД	Арендованные основные средства	910	232
Дата (год, месяц, число)	Товары, принятые на ответственное хранение	920	51
по ОКПО	Списанная в вытескнутом неплатежеспособных дебиторов	930	1
ИИН	Обеспечение обязательств и платежей полученные	940	223
по ОКВЭД	Обеспечение обязательств и платежей выданные	950	12
по ОКЕИ	Бланки строгой отчетности	960	15

Руководитель: Рудинов В.В.

Главный бухгалтер: Ковалева И.В.

«18» февраля 2011 г.

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

Руководитель: Рудинов В.В.

Главный бухгалтер: Ковалева И.В.

«18» февраля 2011 г.

Форма 0710002.c2

Отчёт о прибылях и убытках			
Коды	Наименование	0710002	Дата (год, месяц, число)




<tbl\_r cells

## Финансы

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

Место нахождения исполнительного органа: 107014, г. Москва, ул. Жебрунова, 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 представлен в Мосгорстат Московский Восточный окружной отдел государственной статистики.

Информация о результатах аудита:

Аудитор: Общество с ограниченной ответственностью «Артемида», лицензия на право осуществления аудиторской деятельности № 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 финансовое 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 требованиями федерального закона РФ «О бухгалтерском учете» от 21.11.1996 г. № 129-ФЗ и Положения по бухгалтерскому учету «Бухгалтерская отчетность организаций» ПБУ 4/99, утвержденного Приказом Министерства финансов РФ от 06.07.1999 г. № 43н. Аудит ОАО «Мелькомбинат в Сокольниках» завершен 29.04.2011 г.

Единица измерения: млн. руб.

Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты)	240	928	114
в том числе покупатели и заказчики	241	927	98
Краткосрочные финансовые вложения	250	-	310 285
Денежные средства	260	0	0
Прочие оборотные активы	270	180	180
ИТОГО по разделу II	290	2 655	3 135
<b>БАЛАНС</b>	<b>300</b>	<b>3 655</b>	<b>4 135</b>

ПАССИВ	Код показателя	На начало отчетного периода	На конец отчетного периода
1	2	3	4
<b>III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ</b>			
Уставный капитал	410	150	150
Собственные акции, выкупленные у акционеров	411	-	-
Добавочный капитал	420	358	358
В том числе фонды недвижимого и особо ценного движимого имущества	425	-	-
Резервный капитал	430	-	-
в том числе: резервы, образованные в соответствии с законодательством	431	-	-
резервы, образованные в соответствии с учредительными документами	432	-	-
Прочие показатели резервного капитала	433	-	-
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	470	(251)	(594)
Целевое финансирование	480	-	-
ИТОГО по разделу III	490	257	(86)
<b>IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА</b>			
Займы и кредиты	510	2 658	1 464
Отложенные налоговые обязательства	515	-	-
Прочие долгосрочные обязательства	520	-	-
ИТОГО по разделу IV	590	2 658	1 464
<b>V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА</b>			
Займы и кредиты	610	45	81
Кредиторская задолженность	620	694	2 676
в том числе: поставщики и подрядчики	621	655	2 644
задолженность перед персоналом организации	622	2	5
задолженность перед государственными внебюджетными фондами	623	9	15
задолженность по налогам и сборам	624	28	11
прочие кредиторы	625	1	1
Задолженность перед участниками (учредителями) по выплате доходов	630	-	-
Доходы будущих периодов	640	-	-
Резервы предстоящих расходов	650	-	-
Прочие краткосрочные обязательства	660	-	-
ИТОГО по разделу V	690	740	277
<b>БАЛАНС</b>	<b>700</b>	<b>3 655</b>	<b>4 135</b>

СПРАВКА о наличии ценностей, учитываемых на забалансовых счетах			
Арендованные основные средства	910	-	-
в том числе по лизингу	911	-	-
Товарно-материальные ценности, принятые на ответственное хранение	920	-	-
Товары, принятые на комиссию	930	-	-
Списанная в убыток задолженность неплатежеспособных дебиторов	940	-	-
Обеспечения обязательств и платежей полученные	950	-	-
Обеспечения обязательств и платежей выданные	960	3 132	5 432
Износ жилищного фонда	970	-	-
Износ объектов внешнего благоустройства и других аналогичных объектов	980	-	-
Нематериальные активы, полученные в пользование	990	-	-
Прочие ценные, учитываемые на забалансовых счетах	995	-	-
*в том числе:			

## ОТЧЕТ О ПРИБЫЛЯХ И УБЫТКАХ

ЗА ЯНВАРЬ – ДЕКАБРЬ 2010 г.

Показатель	наименование	код	За отчетный период	За аналогичный период предыдущего года
1	2	3	4	5
Доходы и расходы по обычным видам деятельности	Выручка (нетто) от продажи товаров, продукции, работ, услуг (за минусом налога на добавленную стоимость, акцизов и аналогичных обязательных платежей)	010	123 668	1 007 509
*в том числе:				
Себестоимость проданных товаров, продукции, работ, услуг	020	(126 541)	(881 655)	
*в том числе:				
Баловая прибыль	029	(2 873)	(125 854)	
Коммерческие расходы	030	(3 888)	(2 630)	
Управленческие расходы	040	(58 223)	(61 059)	
Прибыль (убыток) от продаж	050	(64 984)	62 165	
Прочие доходы и расходы				
Проценты к получению	060	20 415	12 135	
Проценты к уплате	070	(283 454)	(334 119)	
Доходы от участия в других организациях	080			
Прочие доходы	090	36 960	360 336	
*в том числе:				
Прочие расходы	100	(51 889)	(367 623)	
*в том числе:				
Внереализационные доходы	120			
*в том числе:				
Прибыль (убыток) до налогообложения	140	(342 952)	(267 106)	
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)	(267 106)	
СПРАВОЧНО:				
Постоянные налоговые обязательства (активы)	200	15 703	1 738	
Базовая прибыль (убыток) на акцию	201			
Разводненная прибыль (убыток) на акцию	202			

## РАСШИРОВКА ОТДЕЛЬНЫХ ПРИБЫЛЕЙ И УБЫТКОВ

Показатель	наименование	код	За отчетный период	За аналогичный период предыдущего года
1	2	3	4	5
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 неисполнением или недадлежащим исполнением обязательств	230			
Курсовые разницы по операциям в иностранной валюте	240	35 843	33 418	
Отчисления в оценочные резервы	250	X		X
Списание дебиторских и кредиторских задолженностей, 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.

## Финансы

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

Место нахождения исполнительного органа: г. Москва, ул. Нижняя Красносельская, 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 бухгалтером Арамасцевой 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 «Артемида» (лицензия Министерства финансов РФ № Е 007420).

Мнение аудитора:

«По нашему мнению, б

# 8. | КАЛЕЙДОСКОП

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

29 июня 2011 года

WWW.GUDOK.RU

среда

WWW.GUDOK.INFO

№ 110 (24830)

E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

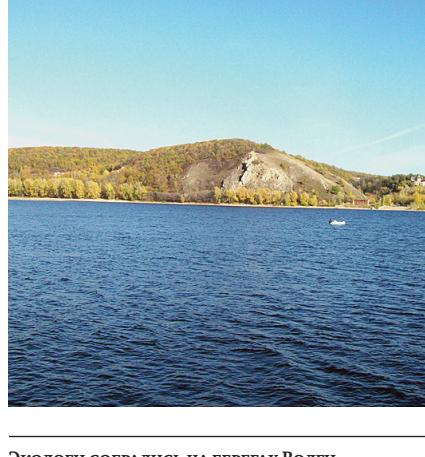
## Сотрудничество

### 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 чернобыльской катастрофы. Будет разработан проект совместной про-



Экологи собрались на берегах Волги, чтобы обсудить проблемы охраны природы

грамм 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 территории. 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 НТИМ-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.

Наталия Курская

Главный редактор: Александр Репинин

Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересыпкин,

Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

Выпускающие редакторы: Павел Белков, Анна Заграф

Директоры отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный),

Александр Рубцов (актуальной работы транспорта), Андрей Стрельцов (науки), Юрий Сушинов

(информации), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазиахметова (социальной политики и писем),

Алексей Чекалкин (информационный), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Краминов (макет)

Составитель главного редактора: Валентин Запевалов [научный редактор: Анатолий Ходоровский]

Номер вёрстки: Павел Белков.

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.

Чередители: Журналистский коллектив редакции

газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Ространсфер. Индекс 50019

http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info

E-mail: gudok@css-rzd.ru

# 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 Владимира Ковалёва. Ни одна крупная оборонительная или наступательная операция Великой Отечественной войны не обоходилась без его участия. Он входил в команду людей, которая управляла переброской войск и вооружений по железным дорогам.

Военное дело будущий министр путей сообщения СССР осваивал в Железнодорожных войсках. Курсант военно-железнодорожной школы, полигон 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 высококлассным 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 колossalная работа, связанная с перебазированием производственных сил страны в глубокий тыл. Только из прифронтовой зоны



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

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

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, – признался 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: отставая 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

время был исключительно корректен в отношениях с подчинёнными, умел ценить и помнить их заслуги, благодарить их.

В декабре 1944 года в звании генерал-лейтенанта Иван Владимирович Ковалёв вступил в новую должность – наркома путей сообщения. Накануне его вызвал Сталин и объявил: «Пойдёте в наркомат. Войну кончаем, а дела на транспорте снова плохие. Надо восстановить транспорт, чтобы на его основе поднять народное хозяйство».

«Действительно, – писал Ковалёв, – первое мое в качестве наркома знакомство с положением дел на транспорте подтвердило то, что я знал как начальник военных сообщений: победный 1944 год, прошедший в непрерывных наступательных сражениях, поставил наши железные дороги на грань кризиса. И никаких парадоксов в этом не было. Просто на четвёртом году войны железнодорожный транспорт, который поддерживал себя в основном за счёт внутренних резервов, почти исчерпал эти резервы и уже не выдерживал непрерывно возраставших нагрузок».

Профессионализм, знание тактики и стратегии позволили наркому успешно решать сложный комплекс проблем, связанных как с потребностями возрождающегося народного хозяйства, так и с обеспечением боевых операций 1945 года.

19 марта 1946 года должность наркома была преобразована – Ковалёв стал первым министром путей сообщения СССР. Но, хотя название изменилось, главная задача, стоявшая перед ведомством, оставалась прежней – скорейшее восстановление сети железных дорог, разрушенных в годы войны.

С 1948 по 1950 год генерал-лейтенант Ковалёв работал в Китае в качестве главного советника в Политbüro КПК и руководителя советских специалистов. Возвращившись на родину, Иван Владимирович возглавил Донецкий округ железных дорог, а затем стал заместителем министра угольной промышленности по транспорту. Первого министра путей сообщения СССР не стало 28 мая 1993 года. Похоронен Иван Владимирович на Троекуровском кладбище в Москве.

Юрий Марголин

## БЕЗОПАСНОСТЬ

### Совместный досмотр

ТРАНСПОРТНЫЕ ПОЛИЦЕЙСКИЕ ПОДЕЛИЛИСЬ ОПЫТОМ БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ



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

Виктор Шимаров, подобные мастер-классы для иностранных коллег в нашей стране проводятся регулярно. Ведь перед правоохранительными органами всех государств стоят единые сложные задачи по борьбе с терроризмом.

Поэтому полицейским необходимо постоянно обмениваться опытом и имеющимися наработками в области борьбы с преступностью.

По мнению Виктора Шимарова, полученные в нашей стране знания позволяют зарубежным гостям организовать защиту транспортных объектов в своих странах на самом современном техническом уровне.

Андрей Владимиров

## МАРШРУТ

### Эпичная поездка

ЖУРНАЛИСТЫ СОСТАВИЛИ ОЧЕРДНОЙ 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 туристику 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 Кукрещ

## КРОССВОРД

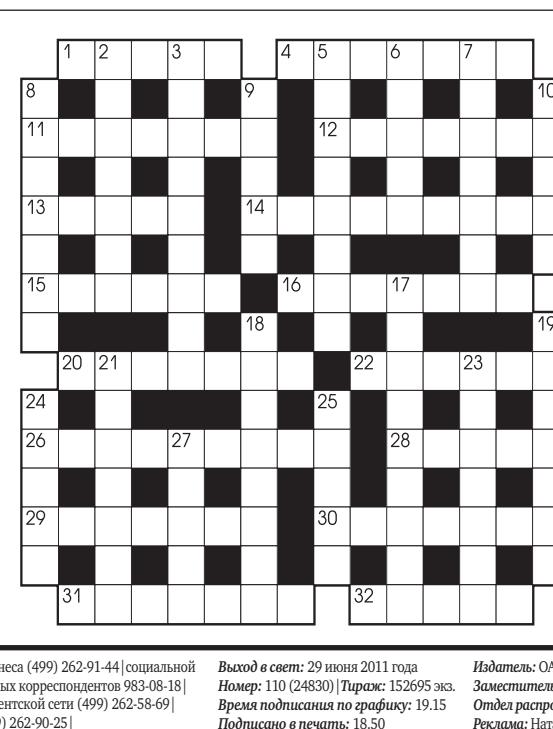
### ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Если покажешь это чувство, на тебе попытаются повезти воду. 4. Наступает, когда в товарищах согласья 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 хвостора, но не однозначного печеня. 22. Ёмкость с водой для имитации бури. 26. Для человека – утренняя прогулка, для огурцов и помидоров – колотун. 28. «Кругой» роман И.Гончарова. 29. Музыкальный инструмент, работающий из под пальки. 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 мультифильм. 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 искушитель» (А.Пушкин). 17. Человек, который за щупкой в карман не лезет. 18. Инструкция свыше для подчинённого. 19. Ученическая тетрадь для записи домашних заданий. 21. Сорочинская «героиня» повести Гоголя. 23. У охотника стреляет, у альяниниста – нет. 24. Крупный восточносибирский олень. 25. Сама не ест, а людей своими зубами кормит. 27. Страймериал для изготовления первой женщины.

Составил Михаил Сергеев



### Ответы на кроссворд за 28 июня