

2. | БЕЗОПАСНОСТЬ

Вопросе закрытия опасных переездов местные власти не всегда на стороне железнодорожников

30 июня 2011 года [www.GUDOK.RU](http://www.gudok.ru)
четверг [www.GUDOK.INFO](http://www.gudok.info)
№ 111 (24831) E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

4. | Интервью

До 2020 года на развитие инфраструктуры основных направлений сети требуется более 2 трлн руб.

5. | Мнения и оценки

Обследование производства при сертификации литьевой продукции не должно быть формальной процедурой

6. | Фоторепортаж

Выйти в Интернет, вкусно перекусить, купить билеты на самолёт – эти и другие услуги предлагают вокзалы

ГУДОК



Ежедневная
транспортная
газета

Выходит
с 23 декабря
1917 года

Тираж
152725
экземпляров

| От редакции

Лекарство от скуки

Хорошая новость пришла из Сибири, и о ней уже сообщила наша газета: подписано соглашение между Красноярской дорогой, Агентством труда и занятости населения, администрацией Красноярского края и представителями районных администраций об организации трудовых отрядов «Юный железнодорожник» в Канске, Иланском и Канском районах. При этом железнодорожники обеспечивают на время летних каникул 200 рабочих мест для старшеклассников.

На магистрали это стало уже добной традицией. Ребята занимаются всё лето полезным делом – благоустраивают территории, прилегающие к железной дороге, участвуют в ремонте объектов на магистрали, помогают ветеранам. А одно приобретают трудовые навыки и понимание, что в жизни ничего не даётся без труда.

Юным железнодорожникам будут платить заработную плату. Конечно, меньше, чем взрослым, но так ведь и рабочий день у ребят меньше. Желающих попасть в трудовые отряды в сибирских городах много, так что приходится даже проводить конкурс. Причём интерес у ребят вызывает не только заработка, но и совместный досуг: для них разработана специальная культурная программа.

Кстати, в акцию «Трудовое лето» включились кроме железной дороги и крупнейшие предприятия края, такие как «Сибирская угольно-энергетическая компания» и «Норильский никель». Всего в крае будет трудоустроено 26 тыс. подростков. В масштабах страны это не так много, но если почин подхватят, то и цифры возрастут в разы. А работа для подростков везде найдется. И не только в Сибири. Они могли бы заняться, например, очисткой полос отвода и пригородных платформ от мусора, который портит вид Московской и Октябрьской дорог. Им, а не гастарбайтерам, можно поручить покраску оград, павильонов и уход за цветами.

С окончанием занятий в школах в стране практически без присмотра остаются 3–5 млн подростков. Далеко не у всех семей есть деньги, чтобы пристроить детей на лето в лагерь. Поэтому многие юные личности праздно шатаются по улицам, хулиганят.

От безделья лучшее лекарство – труд. Ребят надо занять делом. И пример, как это сделать, показывают сибиряки, наши железнодорожники.

ЦИФРА ДНЯ

162 куб.м

ТАКОВ ПОЛЕЗНЫЙ ОБЪЁМ НОВОГО ГРУЗОВОГО ВАГОНА СЕРИИ 11-9861, ПРОИЗВЕДЁННОГО «ТАТРАВАГОНКА» (СЛОВАКИЯ) ПО ЗАКАЗУ ОАО «ПГК». Его сертификационные испытания начались в России. Осевая нагрузка – 25 тонн повышает грузоподъёмность вагона до 72 тонн. Благодаря боковым раздвижным стенам площадка погрузки увеличивается до 10 метров.



ФОТО: ДАНИЛ ГОВОРУХИН

ФЕДЕРАЛЬНАЯ ПАССАЖИРСКАЯ КОМПАНИЯ СО СЛЕДУЮЩЕГО ГОДА МОЖЕТ НЕ ПЕЧАТАТЬ БУМАЖНЫЕ БЛАНКИ БИЛЕТОВ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ. Министерство транспорта подготовило проект приказа «Об установлении формы электронного проездного документа (билета)», который уравнивает в правах билетный бланк и бумажную форму электронного билета.

Электронный билет на железной дороге существует ещё с 2007 года, однако тогда ещё в отрасли не существовало технологии, которая позволяла бы в закрытом режиме обеспечивать документооборот между контролирующими органами. Поэтому на пассажира, даже если он зарегистрировался на сайте, всё равно нужно было оформлять бумажный билет, а ОАО «РЖД» и Минфин принимали его как единственную форму финансовой отчётности.

Как пояснил «Гудку» и.о. заместителя руководителя департамента государственной политики в области железнодорожного

пассажирской компании Станислав Пасечник, пассажиры смогут обойтись в поездке без бумажной копии билета

транспорта Минтранса Андрей Емельянов, новый приказ устанавливает, что контрольный купон электронного проездного документа (то есть выписка из автоматизированной системы управления пассажирскими перевозками) также является документом строгой отчётности. И может применяться для наличных денежных расчётов и расчётов с использованием пластиковых карт без применения контрольно-кассовой техники. «Это сэкономит силы, и средства перевозчика, которые шли на изготовление бумажных копий», – говорит Андрей Емельянов. – В качестве образца мы взяли ту технологию, которая используется в авиации».

Пассажиры уже больше года имеют возможность не стоять в очередях в кассы за бумажным бланком, однако уже скоро от стояния в очередях могут быть освобождены и те, кому билет нужен для отчёта по командировке. Заместитель начальника от-

дела организации пассажирских перевозок департамента пассажирских сообщений ОАО «РЖД» Антонина Петрушенко указывает, что большей части пассажиров бумажные билеты действительно не нужны и экономия может быть значительной, поскольку многие приобретают билеты в электронной форме и эта услуга очень удобна.

По данным ФПК, в 2009 году было оформлено 3,5 млн электронных билетов, а в 2010-м – уже 7,3 млн. В целом доля электронных продаж составляет 5,5% от общего числа поездок. Тем не менее в компании пока не называют сумм возможной экономии. Новая технология заставит перенастраивать и дополнять программное обеспечение, на что нужно будет тратить дополнительные средства. В Минтрансе говорят, что проект приказа сейчас находится на согласовании в Минфине и Минэкономразвития и должен вступить в действие с начала 2012 года.

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЕВ

Соседи

Вагоны как лом

ПРОДАЖА СТАРОГО ПАРКА В КАЗАХСТАНЕ СТАЛА ПРЕДМЕТОМ ПРОКУРОРСКОЙ ПРОВЕРКИ

«Казтемиртранс» (дочерняя компания АО «НК «Казахстан темир жолы») распродала списанный вагонный парк. И этим вызвал нареакция транспортной прокуратуры, которая считает, что от серии сделок компания потеряла около 3 млрд тенге (около \$205 млн).

По оценке представителей контрольных органов, на протяжении длительного времени предприятие продавало списанные грузовые вагоны и отходы чёрных металлов по цене в два раза ниже действующих среднерыночных тарифов.

«Казтемиртранс» реализовал более 16 тыс. списанных вагонов и 133,766 млн тонн лома и отходов чёрных металлов, образовавшихся в ходе ремонтной и производственной деятельности компании. На сегодняшний день рыночная цена 1 тонны лома по Казах-

стану в среднем составляет около 38 тыс. тенге (\$260). «К примеру, в 2011 году АО «Казтемиртранс» реализовано в адрес ТОО «Магнитка» более 5 тыс. тонн лома и отходов чёрных металлов в среднем по 18,5 тыс. тенге за тонну. В свою очередь, ТОО «Магнитка» осуществляло перепродажу этого товара по 46,3 тыс. тенге за тонну», – сообщается на официальном сайте Генеральной прокуратуры Республики Казахстан.

В пресс-службе АО «Казтемиртранс» от комментариев отказалась, сославшись на то, что в будущем подготовят официальный ответ компании по этой теме.

Недовольство прокуратуры вызвало ещё один факт. АО «Казтемиртранс» расторгло контракт с прежним основным приёмщиком лома – «Казвторчермет». В роли скупщика с этого времени выступало спе-

циально учреждённое «Казтемиртрансом» предприятие ТОО «Казтемиржолмет». В свою очередь, «Казтемиржолмет» реализовывала списанные вагоны и лом третьим лицам – мелким организациям. Они, по оценке проверяющих, не имеют опыта работы с подобной продукцией и необходимой производственной базы.

«Проводится доследственная проверка. В адрес руководства компании внесено представление об устранении имеющихся нарушений законности с привлечением к дисциплинарной ответственности виновных лиц. На данном этапе АО «Казтемиртранс» скорее всего будет обжаловать внесённое в их адрес представление», – сообщил начальник управления специальных прокуроров Главной транспортной прокуратуры Бахыджан Нутманов.

НАТАЛЬЯ РЕШЕТНИК

Проекты

Всё под контролем

ВОКЗАЛЫ СТОЛИЦЫ ОБЪЕДИНЯТ СЕТЬ БЕЗОПАСНОСТИ

В СЕНТЯБРЕ В МОСКВЕ В СТРОЙ ВОЙДЁТ ИНТЕГРИРОВАННАЯ СИСТЕМА БЕЗОПАСНОСТИ, КОТОРАЯ ОБЪЕДИНЯЕТ СИТУАЦИОННЫЙ ЦЕНТР ПАВЕЛЕЦКОГО ВОКЗАЛА СО ВСЕМИ ОСТАЛЬНЫМИ ВОКЗАЛАМИ ГОРОДА.

Об этом было объявлено вчера в ходе встречи президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина и мэра Москвы Сергея Собянина. Они обсудили начавшееся благоустройство привокзальных площадей и ознакомились с ходом работ.

В ситуационном центре на Павелецком вокзале Владимир Якунин и Сергей Собянин проверили интегрированную систему безопасности,ирующую в тестовом режиме. По словам Владимира Якунина, столичные вокзалы в принципе оборудованы всем необходимым для запуска системы безопасности. Сейчас к ней подключены 5 тыс. камер видеонаблюдения с различных вокзалов



СЕРГЕЙ АБРАМОВ рассказал Владимиру Якунину (справа) и Сергею Собянину (слева) о переустройстве площадей

страны. В случае возникновения внештатной ситуации оператор из ситуационного центра имеет возможность оперативно организовать и координировать работу всех служб.

Начальник Дирекции вокзалов Сергей Абрамов подтвердил, что система безопасности войдёт в строй с 1 сентября.

Также глава города и глава компании посетили «площадь

такси, автобусов, места высадки пассажиров. Другая задача – эстетическая».

Он добавил, что необходимость в реконструкции всех московских вокзалов возникла давно, «но к конкретным действиям по решению проблемы город шёл не так быстро, как хотелось бы».

Также Александр Кузьмин сказал, что он предложил мэру идею установки бюстов архитекторов, проектировавших московские вокзалы.

Ожидается, что порядок на привокзальных площадях столицы полностью будет наведён к концу года. О том, что происходит там сейчас, газета рассказывает на 6-й странице.

Что касается объектов в других городах, их приведут в порядок к 2015 году. Именно тогда будет завершена реализация начатой в 2009 году программы комплексной модернизации и развития вокзалов.

ВЛАДИСЛАВ КУКРЕШ

Лента новостей

Приватизация поможет пенсии

Президент Дмитрий Медведев в Бюджетном послании сообщил, что доходы от приватизации госкомпаний будут направлены на улучшение пенсионных выплат. В рамках программы приватизации правительство планирует продать свои доли в крупных компаниях, что может принести бюджету до \$50 млрд. В числе крупнейших компаний, доля государства в которых снижается, – ОАО «РЖД» и Сбербанк. Глава государства сообщил, что в 2012 году средний размер пенсий в России возрастёт более чем на 11%, а социальных пособий – на 6%. При этом средний размер пенсий за 2010 год (то есть в декабре 2010 года по сравнению с декабрем 2009-го) вырос почти на 23%, а за 2011 год он увеличится на 9%.

Не было командира и топлива

Выжившая стюардесса Ту-134, упавшего под Петрозаводском, Юлия Скворцова подтвердила предположения экспертов относительно причин крушения: во всем виноват человеческий фактор. За штурвалом в момент посадки находился не командир экипажа Александр Фёдоров, а второй пилот Сергей Калякин. Погодные условия были неблагоприятны, но, по словам стюардессы, пилоты и не могли увести самолёт на второй круг в таких условиях – у них не было достаточно топлива. Официальное расследование МАК пока ограничилось двумя выводами: что двигатели авиаилайна работали вплоть до столкновения самолёта с землёй и никаких сведений, которые указывали бы на отказ или неисправности техники Ту-134, не обнаружено.

Жарко, но в меру

Жаркое лето прошлого года в этом году не повторится – метеорологи сообщили, что в летние месяцы в средней полосе России будут две-три волны «большого тепла», но они будут сменяться похолоданиями. Ведущий специалист Центра погоды «Фобос» Вадим Заводченков сообщил, что это лето снова побьёт температурные рекорды, но не более чем на 4–5 градусов, а не на 12–16, как в прошлом году. Начало июля будет жарким, но потом наступит небольшое похолодание, которое пройдёт до середины месяца – от зноя спасёт антициклон, который придет от берегов Скандинавии, сообщил Вадим Заводченков.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

30 июня 2011 года

четверг

№ III (2483)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

ПОЗДРАВЛЕНИЕ

30 июня – день рождения президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина

Уважаемый Владимир Иванович! От имени коллектива Федерального агентства железнодорожного транспорта и от себя лично сердечно поздравляю Вас с днём рождения!

Успешное прохождение основных этапов реформирования отрасли говорит не только о ведущей роли железных дорог в структуре транспорта Российской Федерации, но и высокой степени ответственности железнодорожников за реализацию масштабных преобразований в компании. Весь Ваш трудовой путь – это пример каждого из нас, целеустремлённости, образец завидного упорства в достижении поставленных задач и преданности железнодорожному делу.

В этот праздничный день примите мои самые искренние пожелания крепкого здоровья, беззаботного счастья, семейного благополучия и отдачи от реализации всех амбициозных проектов, направленных на создание современной и преуспевающей компании. Желаю удачного продолжения выбранного курса на развитие железных дорог как надёжного, безопасного и эффективного вида транспорта для современной России.

С уважением,

руководитель
ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
Г.П.Петраков

ФОТОФАКТ



Вчера министр транспорта Игорь Левитин вручал выпускникам МИИТа дипломы и серебряные знаки отличия. «СЕРЕБРО» как высшую награду алма-матер из его рук получил 21 выпускник. В этом году вуз выпустит более 12 тыс. специалистов, и 90% из них, как отметил министр, будут задействованы в сфере транспорта. «Не думайте, что обучение закончено. Для тех, кто ставит перед собой важные задачи, оно будет продолжаться всю жизнь», – напутствовал Игорь Левитин вчерашних студентов.

Выпускников же факультета «Организация перевозок и управления на транспорте», специализировавшихся на пассажирских перевозках, поздравил вице-президент ОАО «РЖД» Вячеслав Лемешко. Молодые специалисты уже рвутся в бой. «Собираюсь работать в РЖД инженером по вычислительным системам. Думаю, полученных знаний достаточно, чтобы уверенно приступить к работе», – сказала «Гудку» Ольга Макаревич.

ФОТО: ПАВЕЛ ГОРЯЧКО

ПРИГОРОД

Будьте знакомы

ДВА ОБЛАСТНЫХ ЦЕНТРА СВЯЗАЛО СКОРОСТНОЕ СООБЩЕНИЕ

На Куйбышевской дороге после месячного перерыва возобновили скоростной пригородный маршрут между Пензой и Самарой.

С началом летних перевозок Самарская область отказалась от этого маршрута выходного дня и не сделала госзаказ на перевозку пассажиров. По словам начальника отдела организации пассажирских перевозок ОАО «Самарская пригородная пассажирская компания» Всевояны Дедушевой, маршрут проходил по территории Самарской, Ульяновской и Пензенской областей и был мало окупаем. «Из Самары основной пассажиропоток приходился на Сызрань, а до Пензы людей отправлялось мало. До Сызрани и сегодня жители Самарской области могут добраться обычными электричками, а до Пензы – пассажирским поездом», – пояснила она.

Скоростной поезд, связавший Ульяновск с Самарой и Пензой, делал всего три остановки в Ульяновской области. Её жители обходились обычными электричками, но с большим количеством остановок. А вот для Пензенской области скоростной пригородный поезд актуален, поскольку свя-

зывает крупные города Кузнецк и Пензу. Он также вывозит жителей отдалённых пунктов области в Самару или Пензу. По просьбам жителей и заказчиков области маршрут восстановил другой перевозчик ОАО «Башкортостанская ППК» (БППК).

По словам гендиректора БППК Эдуарда Гизитдинова, в пределах Пензенской области перевозки осуществляются по регулируемому тарифу. «От властей Самарской и Ульяновской областей госзаказа не поступило, поэтому к зональному тарифу добавится повышающий коэффициент и цена билета будет отличаться в сторону увеличения», – пояснил он.

Стоимость проезда до конечной станции составляет в среднем 400 руб., что выгодно пассажирам. Например, цена билета в плацкарте поезда Пенза – Самара почти 750 руб. К тому же он в пути около 9 часов. Скоростная электричка же идёт 5 часов 46 минут, делая всего 11 остановок на крупных станциях.

Житель Сызрани Виталий Сергеев доволен новым маршрутом: «В одной из командировок в этом поезде я познакомился с девушкой из Пензы. И рад, что без проблем смогу видеться с ней в выходные».

Игнат Выгин

БЕЗОПАСНОСТЬ

Закрыть нельзя пересекать

На путях ликвидации переездов встают местные власти

В июле в Тюменском регионе Свердловской магистрали закроется переезд на станции Омутинская. На очереди ещё два опасных переезда, против ликвидации которых пока возражают местные чиновники.

Недалеко от станции Омутинская запускают в эксплуатацию автомобильный путепровод, после чего необходимость в переезде отпадает.

По мнению специалистов, ликвидация таких участков пересечения автомобильных и железнодорожных путей на одном уровне – наиболее эффективный способ снизить количество ДТП. За первые пять месяцев 2011-го на СвЖД автомобилисты спровоцировали 5 ДТП (на два больше, чем за тот же период прошлого года). Пострадали пять человек и двое погибли. На то, чтобы сделать переезды более безопасными, в этом году на СвЖД потратят почти 35 млн руб.

«К сожалению, сознательность наших водителей растёт очень медленно. При том, что в ста процентах случаев вина за ДТП лежит на них. Случается, автомобилисты форсируют переезды, даже оборудованные УЗП. Таких, считаю, нужно сразу лишить прав, эта мера будет

действенной. А мы со своей стороны стараемся инициировать сокращение количества пересечений железнодорожных и автомобильных путей на одном уровне», – рассказал замначальника отдела инфраструктуры Тюменского региона обслуживания СвЖД Александр Зубков.

Правда, уменьшать количество опасных переездов порой мешают местные чиновники. В Тюменском регионе железнодорожники второй год пытаются закрыть два опасных переезда. Один из них – недалеко от Камышлова. Примерно в пяти

километрах от него есть автомобильный путепровод. Но администрация города пока не соглашается на закрытие переезда.

Второй переезд находится на перегоне Вагай – Новая Заимка. В трёх километрах от него есть переезд, оборудованный УЗП и охраняемый дежурным. «Но при этом через неё проезжают и опасный регулярно проезжают школьный автобус. Мы с прошлого года пытаемся добиться, чтобы его закрыли, надеемся, что в этом году достигнем договорённости

с администрацией ближайшего населённого пункта», – пояснил Александр Зубков.

У местных властей свои аргументы. Первый замглавы администрации Заводоуковского городского округа Игорь Денисов объясняет, что переезд расположен рядом с небольшой деревней, и, если его закрыть, населённый пункт со временем тоже исчезнет. «Сейчас там много детей, их возят на школьном автобусе, есть транспортное сообщение, поэтому переезд необходим. По нашим подсчётам, при его закрытии потребуется

строить два мостовых перехода и около 10 км областной дороги, что обойдётся более чем в 200 млн руб.», – утверждает он. Нарушения на переезде, по словам Игоря Денисова, носят единичный характер. «Да, как-то случилось – водитель школьного автобуса нарушил правила. Мы вызвали директора школы, побеседовали. Больше такого не повторится», – уверен он.

ВЕРА МОРОЗОВА,
СОБ. КОРР. «Гудка»
Тюмень

ПЕРСПЕКТИВА

Стимул для экономики

Создание инфраструктуры к чемпионату мира по футболу должно изменить транспорт страны



ФОТО: ВИКТОР ЧАСОВ

По расчётом ОАО «РЖД», инвестиции в создание инфраструктуры к чемпионату мира по футболу могут окупиться за счёт социальных эффектов и синергетического влияния на экономику.

Экономический эффект от железнодорожной инфраструктуры к чемпионату мира по футболу должен превысить расходы

и связать скоростным сообщением 13 городов, где будет проходить чемпионат, создать там, где необходимо, интермодальное сообщение с аэропортами.

По итогам обсуждения президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин дал распоряжение разработать модель финансирования, эксплуатации и строительства объектов, которая будет представлена в правительство.

Реализация концепции подготовки к ЧМ-2018 создаст принципиально новый вид транспортной инфраструктуры в стране и новые услуги для пассажиров, которые и предполагалось развивать в рамках Стратегии до 2030 года, утверждают разработчики.

Между тем, как заявил на конференции министр транспорта Игорь Левитин, времена, когда практики не остаются, поскольку вся инфраструктура должна быть готова к концу 2016 года. И сейчас главной

задачей министерства является включение в бюджеты 2012–2014 годов необходимых средств.

В Минфине «Гудку» сообщили, что пока не получали от РЖД расчёты эффективности проектов, однако обязательно учитывают все социальные эффекты от новой инфраструктуры, и это, в частности, было при обосновании строительства ВСМ-1 Москва – Санкт-Петербург.

По словам генерального директора оргкомитета «Россия-2018» Алексея Сорокина, ФИФА принимает во внимание то, что инфраструктура будет работать и после проведения чемпионата. Поэтому все планы составляются с учётом этого обстоятельства. Так, после первенства в ЮАР жители этой страны самым главным экономическим достижением называли появление скоростного поезда между аэропортом и Йоханнесбургом.

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ

ГОСУДАРСТВЕННАЯ АДМИНИСТРАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ («УКРАЗИЛЫНЦІЯ», УЗ) ПОТРАТИТ ОКОЛО \$800 МЛН НА ОРГАНІЗАЦІЮ СКОРОСТНОГО ДВІЖЕННЯ К ЕВРО-2012.

Первый заместитель главы УЗ Николай Сергиенко уточнил, что речь идёт о затратах на реализацию всех проектов, необходимых для технического перевооружения и модернизации железнодорожной инфраструктуры до 2012 года.

Напомним, в мае текущего года вице-премьер-министр – министр инфраструктуры Украины Борис Колесников поставил перед руководством «Укрзализныци» задачу ускорить процесс подготовки железнодорожной отрасли к началу футбольного чемпионата.

Приказ требовал от ведомства доработки программы электрификации железных дорог на 2011–2016 годы, а также создания программы по внедрению на железных дорогах скоростного и высокоскоростного движения пассажирских поездов.

«Говорить о привлечении средств на внешних рынках, думаю, не стоит, так как это потребует времени, а его у УЗ нет в силу того, что реконструкция железных дорог проходит только в тёплый сезон», – пояснила эксперт.

– Сейчас мы работаем с Deutsche Bank и Евробанком. Но точно сказать, кто именно предоставит кредит, пока сложно», – добавил он.

По мнению эксперта Центра политического и экономического анализа Ирины Кавы, кредиторами УЗ в данном

случае могут выступить «прежде всего государственные и локальные банки Украины».

«Говорить о привлечении средств на внешних рынках, думаю, не стоит, так как это потребует времени, а его у УЗ нет в силу того, что реконструкция железных дорог проходит только в тёплый сезон», – пояснила эксперт. – С Deutsche Bank также может быть достигнут результат, учитывая, что с ними уже ведутся переговоры».

Старший аналитик инвестиционной компании Dragon Capital Таисия Шепетко также полагает, что в условиях цейтнота УЗ предпочтительнее сотрудничать с государственными банками.

«Однако не надо забывать, что из-за нехватки средств «Укрзализныци» не однократно не выполняла свой финансовый план, особенно по части капиталовложений», – говорит эксперт. – Если в этот раз кредитные средства не будут найдены к положенному сроку, не исключено, что деньги будут выделены из госбюджета. Хотя и это сомнительное, так как сумма крупная и, скорее всего, УЗ рассчитывает на долговые обязательства».



Время имеет значение

Еженедельно контейнерные поезда

Владивосток: с терминала ВКТ, Находка: с терминала ВСК.

НА МОСКВУ 10 суток

Москва: 10 суток ►►►►► НА ВЛАДИВОСТОК

4 суток ►►►►► НА НОВОСИБИРСК

Два раза в неделю контейнерный сцеп

Польша: Евротерминал.

7 суток ►►►►► НА МОСКВУ

НА СЛАВКОВ 7 суток

расписание сервисов на

www.rus-troyka.com

тел.: +7 (495) 665-58-98 | e-mail: info@rus-troyka.com

РЕГИОНА

ОАО «ВРК-3» – НАЧИНАЕТ РАБОТУ.

Уважаемые собственники подвижного состава!

С 1 июля 2011 года начинает производственно-финансовую деятельность ОАО «Вагонная ремонтная компания-3» (ОАО «ВРК-3») – дочернее общество ОАО «Российские железные дороги».

В состав нашей компании входит 39 предприятий по всей сети железных дорог России, осуществляющих все виды деятельности по ремонту грузовых вагонов. Центральный офис ОАО «ВРК-3» находится по адресу: 101000, г.Москва, Потаповский пер., д. 5, стр. 4. Телефоны: (496) 262-00-58 (приёмная), (499) 262-08-07 (отдел маркетинга). Сайт – www.vrk-3.ru.

Приглашаем к сотрудничеству.

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
ОАО «Вагонная ремонтная компания-3»
Воробьев Н.К.

ГП «ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА Молдовы» проводит 28 июля 2011 г. в 14.00 часов аукционы:

– «на понижение» по реализации служебных вагонов постройки ВРЗ Дессау;

– «с молотка» по реализации магистральных тепловозов серии 2ТЭ10М и 3ТЭ10М постройки Ворошиловградского тепловозостроительного

Нам с вами по пути!



Клиент ТрансКредитБанка – Манаников Павел Юрьевич
Машинист электропоезда, стаж в ОАО «РЖД» 21 год:

*«Я с детства хотел быть железнодорожником
и мечтаю, чтобы сын пошел по моим стопам»*



ТрансКредитБанк
Банк, с которым по пути

Инвестиции

Средства и инструменты

До 2020 года на развитие инфраструктуры основных направлений сети требуется более 2 трлн руб.

Валерий Веремеев,
начальник
департамента
экономической
конъюнктуры
и стратегического
развития
ОАО «РЖД»



Вопрос финансирования развития железнодорожной инфраструктуры всё явственнее требует своего решения.

— Валерий Анатольевич, большинство экспертов согласны с тем, что вложения ОАО «РЖД» в содержание и развитие магистральной инфраструктуры необходимо увеличить в два-три раза. Оставим сейчас за скобками вопрос расходов и антизатратных механизмов в инфраструктурном блоке компании и поговорим о доходах. Какие инвестиционные инструменты, по вашему мнению, необходимо использовать для финансирования инфраструктурных проектов?

— Сегодня ОАО «РЖД» вносит свой вклад в ВВП страны в размере около 2%, а инвестиций вкладывает — 3,4% от общего объёма. Если же мы посмотрим на наши основные фонды, 80% из которых составляет инфраструктура, то увидим, что у ОАО «РЖД» — 7% от фондов страны. Очевидно, что, зарабатывая 2% национального богатства, содержать 7% основных фондов очень сложно. И это действительно сегодня ключевой вопрос — как нивелировать такое несоответствие. Подсчитано, что до 2020 года на развитие инфраструктуры основных направлений сети требуется более 2 трлн руб. Иначе промышленные ограничения могут стать тормозом для российской экономики. Развилка подходит здесь понятна — это либо увеличивать уровень тарифов, либо направлять больше инвестиций на развитие инфраструктуры за счёт государственных источников. Кроме того нельзя исключать возможности привлечения частных инвестиций в отдельные проекты. Относительно тарифов известно, что правительство намерено сдерживать их рост у естественных монополий. Частные инвестиции привлечь в инфраструктурные проекты очень сложно, и чем ниже тарифы, тем слабее привлекательностьложений. Но железнодорожная инфраструктура — это субъект естественной монополии, который находится в государственной собственности. А значит, ограничивающие тарифы, государство должно изыскивать источники средств на модернизацию и развитие магистральных путей за счёт иных механизмов. И такие примеры у нас конечно же есть. На транспортные объекты Олимпиады в Сочи в прошлом году было выделено 80 млрд бюджетных денег и в этом году — 60 млрд. Также есть проекты, которые финансируются из Инвестфонда, хотя использование этого механизма для новых проектов прекращено. Поэтому наработки в этих вопросах имеются, и нужно их развивать и далее.

— Почти два года назад было принято постановление правительства № 643, где декларировалась возможность частичного дегрегулирования тарифов ОАО «РЖД» в рамках определенного ФСТ России коридора. Такая мера способствовала бы привлечению дополнительных средств через выравнивание спроса и предложения



ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ВЛОЖЕНИЯ В ИНФРАСТРУКТУРУ — ЭТО НЕ СУБСИДИИ, А ИНВЕСТИЦИИ

на перевозки. Какое значение вы придаёте этому инструменту?

— Разумеется, большое, но я хочу отметить, что 643-е постановление в случае его реализации даст много и других возможностей, а не только установление ценового коридора. Я бы на первое место по значимости поставил здесь принцип установления экономически обоснованного уровня тарифа с учётом рентабельности на инвестированный капитал. Кроме того, постановление даёт возможность применять исключительные тарифы с инвестиционной составляющей на отдельных направлениях перевозок или для отдельных грузоотправителей. К сожалению, эти важнейшие инструменты сегодня не применяются, хотя, казалось бы, оппоненты у нас среди представителей органов госрегулирования нет, поскольку все они принимали активное участие в разработке этого документа. Видимо, проблема заключается в иерархии нашего мышления и в заведомом преувеличении рисков, которые ряд участников рынка видят для себя в этих механизмах.

Но вот сегодня мы обсуждаем очень важную тему по развитию БАМа. Цена вопроса — порядка одного триллиона рублей. Для нашей компании и даже для госбюджета — это, конечно, неподъемные средства. Однако если мы посмотрим на те инвестиции, которые предполагается вложить в месторождения этого региона, в промышленные объекты, то данная цифра уже не покажется какой-то сверхестественной. Потому что частные инвесторы готовы вкладывать в развитие промышленности десятки триллионов рублей, и мы понимаем, что мультипликативный эффект от развития БАМа будет колоссальный. Поэтому в отношении развития магистрали обсуждался вопрос применения специального инвестиционного тарифа, который позволит в течение пары десятков лет окупить затраченные средства. И здесь важно определить, сколько инвестиционной составляющей можно заложить в тариф, а сколько целесообразно выделить государству, чтобы не создавать чрезмерной нагрузки на промышленность.

— И всё-таки есть ли какие-то проекты, где можно было бы рассчитывать на частный капитал?

— Да, мы сегодня видим, что в отдельных точках можно рассчитывать на частные инвестиции для строительства новых железных дорог. Например, это такие проекты, как Кызыл — Курагино, Урал Промышленный — Урал Полярный, «Белкомур», и др. Здесь можно было бы привлечь десятки и даже сотни миллиардов рублей инвестиций при условии определённой государственной поддержки и применения долгосрочных либо концессионных, либо иных гарантийных механизмов для частных инвесторов. Также мы полагаем,

что совершенно оправдан оптимизм по поводу возможности привлечения частных инвестиций в проекты высокоскоростных магистралей, в частности Москва — Санкт-Петербург. Там предполагается использовать контракт жизненного цикла — разновидность концессии, что, по оценкам разработчиков, позволит привлечь 250–300 млрд руб. Так что механизмы и инструменты есть. Необходимы соответствующие обоснования инвестиций и решения регулирующих органов.

— Очевидно, что привлечение частных инвестиций в инфраструктуру не способствуют те жёсткие обременения, которые налагаются на активы ОАО «РЖД» законом «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта». Какие надежды было бы оправданным возлагать на ли-

Видимо, проблема заключается в иерархии мышления и в заведомом преувеличении рисков

вение инфраструктуры в целях увеличения пассажирского трафика или ускорения движения пассажирских поездов за счёт доходов от перевозок, как правило, не окупается. Но вот для государства эффект отложения в инфраструктуру будет наибольшим за счёт увеличения налоговой базы, создания рабочих мест, развития производства и т.д. В этом случае сроки возврата в бюджет вложенных государством средств составляют около 10 лет, а это уже очень неплохой результат.

— И всё-таки есть ли какие-то проекты, где можно было бы рассчитывать на частный капитал?

— Да, мы сегодня видим, что в отдельных точках можно рассчитывать на частные инвестиции для строительства новых железных дорог. Например, это такие проекты, как Кызыл — Курагино, Урал Промышленный — Урал Полярный, «Белкомур», и др. Здесь можно было бы привлечь десятки и даже сотни миллиардов рублей инвестиций при условии определённой государственной поддержки и применения долгосрочных либо концессионных, либо иных гарантийных механизмов для частных инвесторов. Также мы полагаем,

берализацию законодательства в этом плане, тем более что Президент РФ Дмитрий Медведев недавно на Петербургском экономическом форуме высказался весьма негативно об «избыточной системе регулирования государства в подконтрольных ему сферах, прежде всего в естественных монополиях»?

— В то же время напомню, что наряду с этим президент сказал и о более осторожном подходе в отношении инфраструктурных монополий и предприятий, которые необходимы для обеспечения военной безопасности государства. Мы выступаем здесь за пошаговый подход. Имеются сегменты, которые являются вполне привлекательными для частных инвестиций, например, ремонт вагонов, эксплуатация подъездных путей, терминалы складские комплексы и т.д. Давайте начинать именно с этих секторов. Кроме того, для привлечения частных инвестиций в строительство новых линий и сегодня нет законодательных ограничений.

— Сейчас идёт процесс продажи дочерних компаний ОАО «РЖД» и предполагается, что вырученные средства пойдут на фор-

мирование общей инвестиционной программы компании, в частности, попросту говоря, на латание дыр. Не лучше ли было бы вложить эти деньги в отдельные высокорентабельные проекты?

— Сегодня правительство как представитель акционера нашей компании — Российской Федерации — считает, что в посткризисное время эти средства необходимо использовать для модернизации и развития инфраструктуры. Конечно, с точки зрения доходности бизнеса можно дискутировать о целесообразности таких подходов. Но ОАО «РЖД» — это субъект естественной монополии, который обязан руководствоваться в своей деятельности не только рыночными инструментами и бизнес-целями, но и государственными, общественными интересами, обеспечивать своё развитие не в ущерб экономике в целом. Кроме того, решения по продаже пакетов акций дочерних обществ являются важным составляющим элементом программы структурного реформирования отрасли и развития рыночных отношений на железнодорожном транспорте.

— «Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года», утверждённая правительством в 2008 году, разрабатывалась ещё до кризиса. Насколько актуальны её параметры сегодня?

— Напомню, что она была разделена на два этапа. С 2009 по 2015 год — это период модернизации инфраструктуры, а далее до 2030 года — масштабное строительство новых линий, создание ВСМ и т.д. В части объектов первого этапа очень многое актуально и сегодня. Если мы посмотрим на те точки развития инфраструктуры, которые были определены в Стратегии, то увидим, что во многом проблемы с лимитирующими мерами остались те же, а также появились и новые моменты. Остаётся необходимость развития подходов к портам. Ведь по ряду грузов экспортные перевозки уже достигли докризисного уровня и даже превышают его. Также на повестке дня стоит развитие Московского транспортного узла. Новую остроту получила тема Дальнего Востока: подходы к портам, Транссиб, БАМ. Здесь нами ранее не прогнозировался такой всплеск перевозок, который мы сегодня имеем. Очевидно, что в отношении БАМа нужно закладывать уже совершенно иные средства и выводить этот вопрос на новый уровень. То есть основные среднесрочные задачи остались актуальными, но вопрос заключается в методах их решения. Ранее предусматривалось, что за период до 2015 года ОАО «РЖД» получит порядка 1 трлн руб. за счёт инвестиционной составляющей тарифа и направит их на реализацию инфраструктурных проектов. Но до сих пор инвестиционная составляющая не введена.

— Можно ли всё-таки прогнозировать, какие реальные государственные средства будут направлены в развитие российских железных дорог в близкой перспективе?

— Сейчас Минтранс корректирует проильные целевые программы, и полная ясность у нас по данному вопросу возникнет тогда, когда появится официальная версия этих документов. Также пока ещё только формируются основные подходы по такому инструменту, как «сетевой контракт», который, согласно Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2015 года, предназначен для формализовать взаимные обязательства государства и ОАО «РЖД».

Беседовал Андрей Гурьев

Модернизация

Работа с энергией

Повышенное напряжение в контактной сети улучшит пропускную способность

Рост массы поездов с унифицированной нормой в 6,3 тыс. тонн до 7 тыс., а в перспективе и до 9 тыс. тонн увеличивает расход электроэнергии, а также вызывает падение уровня напряжения в контактной сети на межподстанционных зонах, повышает нагрев проводов.

Кроме того, вследствие увеличения рабочих токов больше изнашивается провода, ухудшаются условия защиты контактной сети от токов короткого замыкания даже в этом случае не удастся.

По мнению президента УрГПУ профессора Александра Ефимова, решить часть этих проблем на линиях постоянного тока можно путём устройства промежуточных тяговых подстанций или пунктов повышения напряжения либо перевода существующие системы электроснабжения на переменный ток.

Однако полностью устранить повышенный износ контактного



проводов и его излишний нагрев, а также создать необходимые условия защиты контактной сети от токов короткого замыкания даже в этом случае не удастся. К тому же перевод системы электроснабжения магистралей на переменный ток потребует значительных финансовых

применение в контактной сети железных дорог, в частности на Свердловской магистрали, повышенного уровня напряжения постоянного тока (6 кВ или 12 кВ). Такой шаг даст возможность поэтапно внедрить системы повышенного напряжения (вплоть до одной подстанционной зоны). От потребует незначительных финансовых затрат на модернизацию системы электроснабжения.

Важно, что не возникнет проблемы утилизации заменённых устройств, появится возможность переводить участки на повышенное напряжение по мере накопления двухсистемных электровозов, способных работать как на постоянном, так и на переменном токе. Можно будет использовать и локомотивы старого типа после незначительной их модернизации.

Вместе с тем для перевода системы электроснабжения постоянного тока на повышенное

напряжение нужно провести тщательную проверку изоляции всех устройств. Кроме того, требуется обеспечить гашение электрической дуги автоматическими выключателями при повышенном напряжении.

Системный подход к технико-экономическому обоснованию предлагаемого варианта должен включать в себя определение затрат на модернизацию системы электроснабжения и эксплуатационных расходов на её последующее содержание. Нужно также рассчитать затраты на производство новых электровозов или модернизацию существующего локомотивного парка, а также на совершенствование инфраструктуры локомотивного хозяйства. При этом необходимо выбрать варианты утилизации выработавшего оборудования устройств электроснабжения и парка локомотивов.

Андрей Стрельцов
Екатеринбург

Технология

От слуха к глазу

Новый метод позволяет выявить неисправность на ранней стадии

В вагоне эксплуатационном депо Алтайская Западно-Сибирской дороги научились безошибочно распознавать повреждения трайника грузового вагона.

Трайник соединяет подводящую трубку от тормозной магистрали и рабочую камеру воздухораспределителя. «При трещине в нём создаётся угроза самопроизвольного срабатывания тормозов. Вывести остановившийся поезд с перегородкой проблематично. График движения нарушается, локомотивные бригады несут непроизводственные потери времени», — говорит замначальника депо Алексей Лопатин.

Общепринятые принципы диагностики трайника основаны на том, что трещины определяют на слух. «Осмотрщик слышит шипение воздуха. Значит, утечка, — пояснил

Алексей Лопатин. — Такое повреждение уже серьёзное».

Предупреждать образование трещин научился осмотрщик-ремонтник вагонов на станции Алтайская Артём Епаничев. Он выявил, что повреждение можно распознать не на слух, а на глаз. Причём со 100-процентной вероятностью и на ранней стадии. «Особое внимание надо обратить на место крепления трайника к хребтовой балке, на его корпус в районе отлива, а также на точки его соединения с воздушной магистралью, — пояснил он. — Если там есть утечки, значит, со временем будут и трещины».

По словам Алексея Лопатина, все деповские осмотрщики вагонов теперь работают по новому, и с января по май выявлено 22 трещины. Анатолий Болдырев, соб. корр. «Гудка» Кемерово

Тенденции

К мировому уровню

Интеллектуальную собственность надо защищать

Александр Корчагин, начальник Центра инновационного развития ОАО «РЖД», к.э.н.



Вопрос правовой охраны результатов интеллектуальной деятельности, полученных при выполнении НИОКР, выступает на первый план.

Это в том числе связано с поручениями о широком использовании новейших, «прорывных» технологий и коммерческим использованием инновационных технологий.

Без правовой охраны результатов интеллектуальной деятельности вывод высокотехнологичной продукции на рынок просто невозможен. Она обеспечивает необходимые условия для легального оборота результатов интеллектуальной деятельности: права на рынке вводятся в оборот наравне с материальными объектами и создают основу для лицензионной торговли. Поэтому для того, чтобы обеспечить широкое использование разработанных на средства госбюджета перспективных технологий, необходимость наличия объектов интеллектуальной соб-

Зашита интеллектуальной собственности приобрела первостепенное значение

ственности приобретает первостепенное значение.

Сейчас характерна такая ситуация: для значительного количества результатов НИОКР правовая охрана не оформляется и не испрашивается как в России, так и за рубежом. Количество заявок на выдачу патентов на изобретения и полезные модели не соответствует общему объему финансировемых государством исследований и разработок и общему научно-техническому потенциалу.

Это обусловлено специфическими особенностями современной стадии развития

рыночных отношений и механизмов, в первую очередь – низкой эффективностью механизма государственных заказов, слабым спросом производственного сектора на интеллектуальную собственность, отсутствием поддержки инновационной деятельности предприятий.

При этом необходимо понимать, что проблема заключается не в абсолютном количестве получаемых результатов НИОКР, а именно в том, что охраняются далеко не все полученные результаты.

Так, применительно к задачам холдинга «РЖД» все работы, выполняемые в рамках

плана научно-технического развития компании, должны носить исследовательский характер и включать научные исследования. При этом необходимо иметь в виду, что исследования не обязательно имеют технический характер. Это могут быть экономические исследования, разработка организационных и управленческих решений, разработка методологии и разного рода программных и концептуальных документов. Этот подход отражён в недавно подготовленном нормативном документе «О классификации научно-технических работ, выполняемых в рамках плана научно-технического развития ОАО «РЖД».

При подготовке сведений о количестве объектов интеллектуальной собственности необходимо исходить из указанных в техническом задании на проведение НИОКР запланированных результатов выполняемых работ. Для каждого из полученных результатов, который может охраняться в соответствии с законом, должен быть также определён и возможный вид правовой охраны (патент на изобретение, полезная модель, промышленный образец, ноу-хау, свидетельство на программу для ЭВМ или базу данных).

В соответствии со вновь разработанным положением о формировании и выполнении плана НТР ОАО «РЖД» Центр инновационного развития будет проводить экспертизу технического уровня всех НИОКР, предлагаемых для включения в план.

Пассажиры

Дёшево и чисто

Поезд без сервисных изысков нужно оставить в расписании движения

Вот и введено новое расписание пассажирских поездов. Внимательно просмотрел его на Московском вокзале Нижнего Новгорода. И не обнаружил скорого поезда № 117/118 Нижний Новгород – Москва, того самого, на котором в мае съездил в столицу.

Новость не обрадовала. И не только меня – таких немало. У поезда удачно подобраны расписание и остановки. Отправление из Нижнего Новгорода во второй половине дня даёт возможность людям спокойно приехать из районов области на вокзал или сходить на работу, а вечером оказаться в Москве. После десяти часов вечера передвигаться по столице проще, чем днём. Есть возможность легко добраться и в любой район города, в область и на другой вокзал, на пересадку.

Отправление назад из Москвы за полночь. И это позволяет людям, приехавшим в Москву с других направлений вечером, сесть в поезд и ранним утром оказаться во Владимире или без пересадки в Коврове, Вязниках. Состав поезда подобран, можно сказать, классический: купейные, плацкартные и межобластные вагоны. Выбор есть, а стоимость проезда весьма демократичная. В межобластном вагоне от Нижнего Новгорода до Москвы я доехал за 350 руб. Другого такого поезда нет. В сквозном «Буревестнике» это стоит втрое дороже, в «Сапсане» – почти в пять раз.

РЖД предоставляют пассажирам широкий спектр услуг. Хорошо, что есть

**Вокзал – место пересечения людей самого разного достатка**

быстрые «Сапсаны», поезда и вагоны повышенной комфортности с телевизорами, Интернетом, душем и другими прелестями цивилизации. Очень хорошо, что такие недешёвые удовольствия вос требованы. Но вспомните и о людях с доходами в 10 тыс. руб. (а то и меньше) на одного члена семьи. Это может быть не только пожилая чета пенсионеров,

но и молодая пара – пapa зарабатывает тысяч двадцать, мама в отпуске по ходу за ребёнком, а если детей двое-трое... И такие доходы не редкость, а обыденность российской провинции. Эти люди не должны потерять возможность передвигаться по своей стране. Транспорт в России – фактор не только и не столько экономический, сколько социальный.

Уже выросло поколение, в сознании которого Киев, Минск, Севастополь хоть и близкое, но зарубежье. Но если нельзя будет себе позволить ездить из Вологды в Иркутск или из Хабаровска в Астрахань, Санкт-Петербург и Москву, то и они станут далёкими и неродными. Произойдёт психологический разрыв единого пространства. Наверное, об этом думали, когда писали Конституцию Российской Федерации: в статье 27 написано о свободе передвижения граждан. Хоть и не сказано, каким образом для них реализуется это право. Но воздушный транспорт сегодня доступен далеко не всем. Тем более что многие провинциальные аэропорты закрылись в начале 90-х. Водный транспорт на большинстве рек пассажирские перевозки свернули. В нашей Нижегородской области, стоящей на двух великих реках, остался один теплоход на подводных крыльях, который ходит по маленькой 20-километровой линии несколько раз в неделю. Остаются автобус и поезд. И если ехать далеко, реальной альтернативы поезду нет.

Соблазн пересадить людей в дорогие поезда обильным. Но пересядут ли? Многие просто откажутся от возможности увидеть родных и друзей, повидать страну.

Кто спорит: высокоскоростные и суперкомфортабельные поезда нужны. Но требуются и простые, без особых изысков, где всё функционально, чисто, уютно и технически исправно.

Владимир Гуревич,
машинист тепловоза ОАО «Горьковский автомобильный завод»

Ситуация

Ни шага в сторону

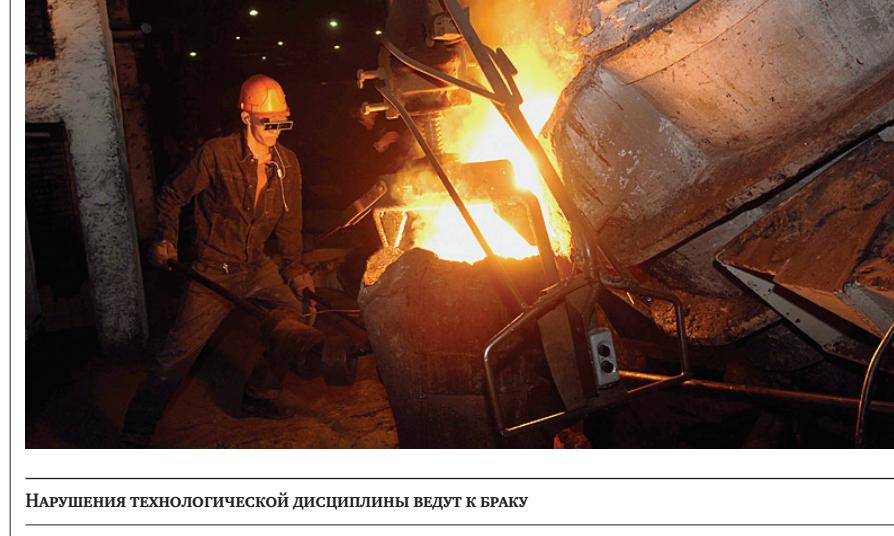
Металлурги продолжают легкомысленно относиться к соблюдению технологий

Несмотря на стремление металлургов, совершенствовать литейные технологии, современное литьевое оборудование (линии АФЛ), современные способы внепечной обработки стали, инспекционные проверки выявляют одни и те же случаи нарушения технологической дисциплины.

Каждая проверка выявляет несколько десятков грубейших нарушений технологий. Практика показывает, что работа по корректирующим действиям в этом направлении заводами ведётся чрезвычайно плохо.

Вопрос неразрушающего контроля в обеспечении безопасности литьих деталей сегодня стоит очень остро. Производители убедились в том, что применяющиеся методы контроля не гарантируют выявление брака. Необходимы новые подходы к верификации результативности методов неразрушающего контроля, которые отражены в новых технических требованиях, утвержденных ОАО «РЖД».

Но, даже внедрив эти предложения, необходимого качества и безопасности не обеспечить, если не искоренить устаревшую идеологию мотивации персонала на ответственные технологические операции. При комиссионных проверках выявлены случаи, когда для неразрушающего контроля подаются детали без обязательной зачистки поверхности зон

**Нарушения технологической дисциплины ведут к браку**

контроля, заключение по результатам контроля выдают специалисты, не сертифицированные на проведение подобных работ. Требуется огромная и постоянная работа с персоналом.

От проверки к проверке мы сталкиваемся со случаями, когда противоречия или нечёткая информация в нормативных документах трактуются заводами в свою пользу. Игнорирование требований на Рубцовском филиале ОАО «Алтайвагон» привело к несоответству изделий требованиям стандарта по значениям ударной вязкости.

А ведь это – основной критерий, характеризующий хладостойкость изделий. Поскольку температуры до -50°C встречаются на большей территории России, то проблема использования деталей с подходящими свойствами для нас очень актуальна и важна.

Что касается стабильности качества литья, то зачастую предприятия выбирают путь селективности готовой продукции, отсеивая большое количество несоответствующих нормативным требованиям изделий на технологических операциях. Это ведёт не только к повышению её себестои-

мости, но и требует увеличения объёма контроля, с жёсткой мотивацией его проведения, ведь изобличать в этом случае придётся не сбои, а нарушения технологической дисциплины, некомпетентность персонала, перебои в снабжении и т.д., то есть, по сути – способность предприятия поставлять продукцию заявленного качества. А это уже область, поднадзорная для органов сертификации.

Если окончательный брак при производстве литьих деталей на предприятии превышает 7%, если детали в эксплуатации не выдерживают гарантийного срока и с завидным постоянством выходят из строя – необходимо ставить вопрос об отзыве или приостановке действия сертификата соответствия.

Необходимо, чтобы обследование производства при сертификации продукции перестало быть формальной процедурой, а Регистр сертификации на федеральном железнодорожном транспорте активнее привлекал бы для этих целей независимых технических экспертов, обладающих опытом практической работы в области проводимого аудита.

Николай Волченков,
заместитель начальника Центра технического аудита ОАО «РЖД» (ЦТА)
Валерий Моисеенков,
начальник технического отдела ЦТА,
к.т.н.

? Вопрос дня ?

Как влияют на вашу работу летние отпуска?

Александр Непомнящий, монтёр Красноярская дистанция пути:

– Раньше, когда работал в путевой машинной станции, то сложно было уйти отдыхать летом, так как самый сезон ремонтных путевых работ. Сейчас, когда перешёл на работу в дистанцию пути, проблем нет, можно и летом отпуск взять. Но только, конечно, не каждый год получается. Чередуемся. В прошлом году, к примеру, я осенью отдохнул, в этом – ухожу в июле. На тот период, когда кто-то в бригаде отдыхает, его работу делим между собой.

Владимир Быхов, помощник машиниста эксплуатационного локомотивного депо Балашов:

– Мы летом в отпуск не ходим, я три года работаю с машинистом, он ни разу за это время летом отпуск не брал. В это время работать надо: объёмы перевозок растут. Так что отпуска дают в другой сезон. При острой необходимости можно, конечно, уйти, но люди предпочитают работать, ведь большой объём работы означает прибавку к зарплате. А в другое время года вместо того, чтобы сидеть дома в ожидании вызова в поездку, когда объём упал, лучше отдохнуть.

Да и погода в летние месяцы у нас в последние годы выдаётся такая, что не знаешь: лучше отдохнуть или работать. Так что у нас единичные случаи летних отпусков по депо. А вот насчёт ухода в отпуск начальства я не в курсе. Не знаю даже, сейчас наш руководитель отдохнет или на месте. Но работа идёт как всегда, без перебоев. Видимо, хорошо дело налажено, если мы даже не замечаем, когда руководство отсутствует.

Александр Фомичёв, старший электромеханик поста электрической централизации на станции Миасс:

– Уйти летом в отпуск у нас не проблема, если не предстоят большие объёмы работ. А они связаны с ремонтом пути, когда приходится снимать приборы автоматизации и централизации для предоставления путей фронта работ. С 17 апреля до середины июня на станции Миасс шла модернизация нечётного пути. На бетон перевели 16 стрелок. Конечно, отправить в отпуск всех желающих в это время не было возможности. Зато сейчас в отпуск у нас ушли сразу двое.

Конечно, их отсутствие оказывается. У нас в бригаде всего 12 человек. Штат и без того уменьшен. В июле дополнительных работ тоже не предвидится. Снова в отпуск уйдут двое. В августе такой возможности не будет.

Вообще-то у нас есть график, каждый выбирает себе месяц отдыха. Но если кто-то получил путёвку в санаторий, то его отпускают независимо ни от чего.

Виталий Платонов, машинист-инструктор локомотивных бригад эксплуатационного локомотивного депо Ярославль-Главный:

– На работу летние отпуска вообще никак не влияют. Потому что в это время в отпуск идёт на порядок меньше локомотивных бригад, чем в остальные времена года. Отпускаем минимум людей – всего 8%. Количество летних отпускников жёстко лимитируется. Ведь работы больше.

Стараемся бригады отпускать зимой. Скажем, у меня в колонне (36 бригад) этим летом будут отдохнуть по две бригады в месяц, а зимой – до шести. Мы прикинули – получается, машинист может отгулять отпуск летом раз в шесть-семь лет. Конечно, это далеко не всех устраивает. Но летние отпуска распределяются строго по графику, с учётом предыдущих лет. Так что никто ни на кого не обижается. К тому же бригады могут договориться между собой и поменяться временем отпуска.

Сергей Попов, слесарь-электрик моторвагонного депо Алтайская:

– Когда график отпусков чётко спланирован, согласован со всеми заинтересованными людьми, то самое желанное время года не становится яблоком раздора в коллективе. Более того, возможны безболезненные ротации. Вот в нашем цехе в мае два электрика и механик ходили в отпуск, так сказать, вне плана, и ничего – их отсутствие не отразилось на выполнении заданий.

Конечно же, получить отпуск летом хочет большинство, но чисто по-человечески не надо претендовать на это каждый год. Весной, осенью, да и зимой тоже можно отлично отдохнуть и душой, и телом. Главное – проявить смекалку и энтузиазм!

Твёрдо уверен, что и отсутствие начальника на время отпуска не должно оказываться на показателях. Руководителю перед своим уходом надо так грамотно закрутить производственный механизм, чтобы он раскручивался с солидным запасом устойчивости. И без выходов на сверхурочную работу.

Надежда Рубекина, диспетчер Тайшетской дистанции пути:

– Летние отпуска на нашу работу практически никак не влияют, ведь на этот случай имеется подмена. Отдыхаем же мы все по утверждённому графику. Тот судится принципом справедливости: если в прошлом году отпуск выпал на летние месяцы, то в текущем на это можешь не рассчитывать, другим тоже хочется отдохнуть и душой, и телом. Главное – проявить прелести тёплого сезона.

Елена Коновалова, электромеханик СЦБ поста электрической централизации станции Ершов:

– Летом, конечно, сложнее отпускать работника, потому что много работы «в поле»: покраска напольных устройств СЦБ, кабельные работы, капремонты, очень много путевых «кон». Поэтому у нас серьёзно подходит к составлению графиков отпусков. Старший механик беседует с коллегами отпустили, кто когда желает пойти в отпуск, чтобы не в ущерб производству, чтоб не ощущалось нехватки рук. Составляются списки, в отделе кадров утверждаются, и только после этого мы даём своё согласие на время предоставляемого отпуска и расписываемся. Ушедших подменят монтёры СЦБ с большим стажем работы и высоким разрядом или электромеханики с других участков.

Мнения, публикуются на этой странице, могут не совпадать с позицией редакции

6. | ФОТОРЕПОРТАЖ

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

30 июня 2011 года

четверг

№ III (2483)

WWW.GUDOK.RU

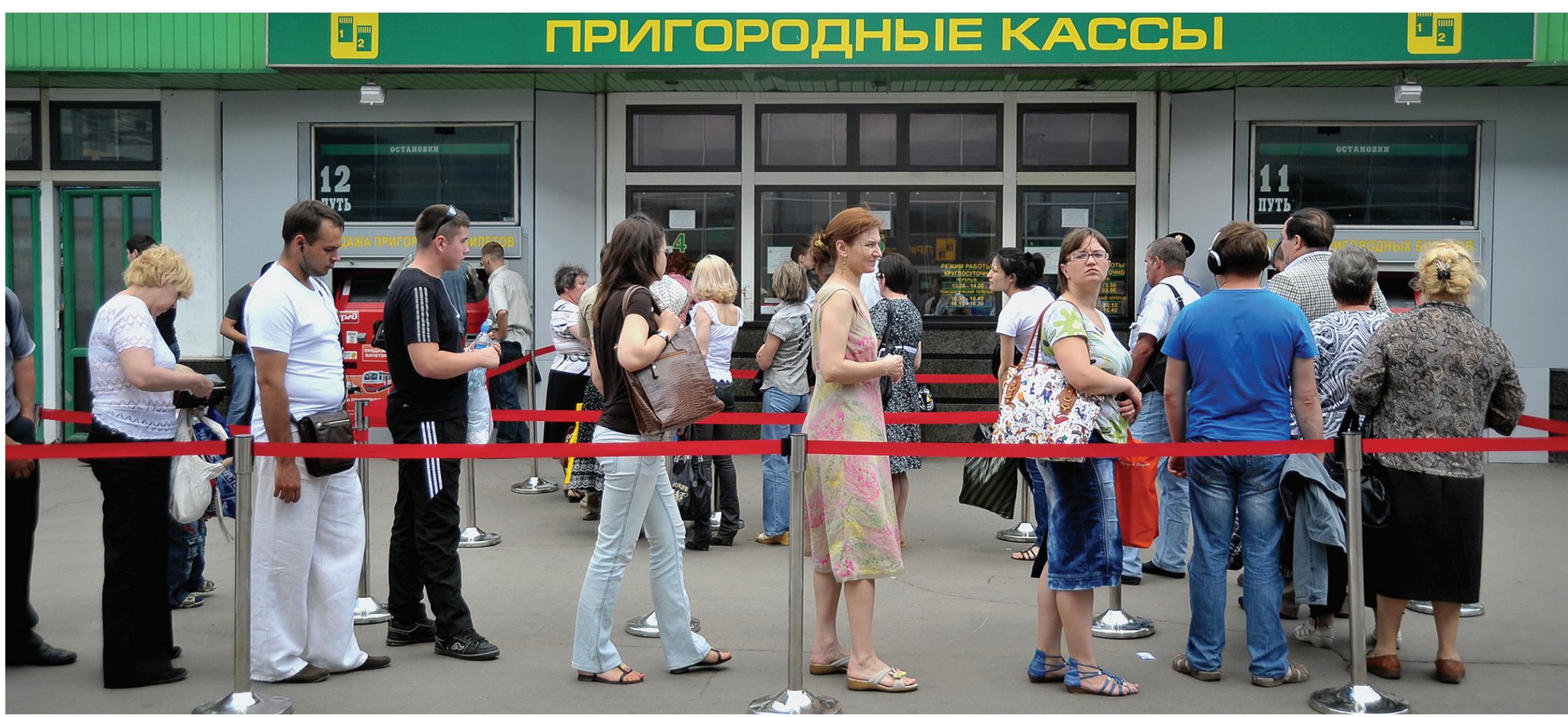
WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

Сервис

Территория качества

ПУТЕШЕСТВИЕ НАЧИНАЕТСЯ С КОМФОРТА



Лабиринт перед кассой оградит воспитанного пассажира от любителей пройти без очереди



БЕЗОПАСНОСТИ ПАССАЖИРОВ –
ОСОБОЕ ВНИМАНИЕ



ПОСЛЕ ПОЕЗДКИ В ВАГОНЕ МОЖНО ПОСТИРТЬ
И ПОГЛАДИТЬ СВОЮ ОДЕЖДУ



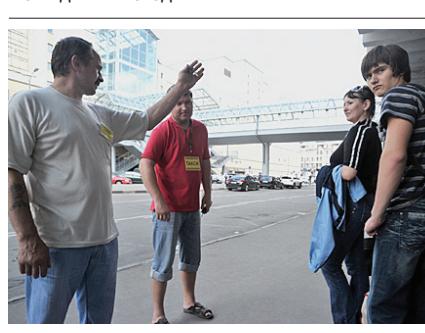
Нелегальные автобусники теперь ютятся в привокзальных переулках



Подзарядить «севший» телефон теперь можно прямо на вокзале



ДЕТИШКАМ ЕСТЬ ЧЕМ ЗАНЯТЬСЯ
В ОЖИДАНИИ ПОЕЗДА



ПОЕЗДКА С ТАКИМИ «ТАКСИСТАМИ» ПОРОЙ ОПАСНА



ПУТЕШЕСТВЕННИКАМ ОБЕСПЕЧЕН ВКУСНЫЙ ОБЕД

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА НАЧИНАЕТСЯ С ВОКЗАЛА, И ИМЕННО ЗДЕСЬ ПРОИСХОДИТ НЕВИДИМОЕ ГЛАЗУ ПРЕВРАЩЕНИЕ ОБЫЧНОГО ГРАЖДАНИНА В ПАССАЖИРА. ЗАЧАСТУЮ ВОКЗАЛ ЗАДАЁТ НАСТРОЕНИЕ ПУТЕШЕСТВЕННИКУ, А ОТ ЭТОГО ЗАВИСИТ ЖЕЛАНИЕ В СЛЕДУЮЩИЙ РАЗ ВЫБИРАТЬ ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ ИЛИ ОТПРАВЛЯТЬСЯ ДРУГИМ ТРАНСПОРТОМ. СЕГОДНЯ О ТОМ, ЧТОБЫ ПЕРВОЕ ВПЕЧАТЛЕНИЕ ОТ ПОЕЗДКИ ОСТАЛОСЬ ХОРОШИМ, ЗАБОТИТСЯ ДИРЕКЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОКЗАЛОВ.

«Гудок» уже рассказывал о решениях навести порядок на вокзалах, внедрить тот или иной сервис. И теперь корреспондент газеты отправился посмотреть, насколько всё это удалось претворить в жизнь на столичных вокзалах.

Похоже, время бесконечных очередей у вокзальных касс осталось в прошлом. Сегодня у пассажира большой выбор: можно приобрести билет через Интернет, не выходя из дома, а можно воспользоваться установленными на многих вокзалах терминалами. Так что процесс покупки билетов стал быстрым и удобным.

Но вот билет куплен, поездка состоялась, и пассажир оказывается в другом городе. Как добраться до дома или гостиницы? Или (если предстоит дальний путь) до другого вокзала или автостанции? Тут на помощь приходят такие услуги, как «РЖД-Трансфер» или «РЖД-Такси». Достаточно подойти к специальной стойке, объяснить, куда вам следует добраться, и снова в путь. Кстати, услуга «РЖД-Трансфер» предоставляется бесплатно (пассажир может добраться до нужного ему вокзала или автовокзала).

Что касается такси, то развитие этого сервиса, как отмечает начальник Дирекции железнодорожных вокзалов Сергей Абрамов, зависит от жёсткой конкуренции с нелегальными перевозчиками. В народе их справедливо называют «бомбильши»: для них главное – урвать куш побольше, а человек, впервые оказавшийся в незнакомом городе, лучшая для этого возможность. Поэтому часто ещё на перроне можно видеть людей с табличками «такси». Однако, чтобы не пере-

плакивать за поездку, которая, кстати, может оказаться ей и небезопасной, нужно просто обратиться на стойку «РЖД-Такси». Тарифы фиксированные, оплата – прямо на месте, водители – профессионалы... Выгода пассажира налицо. Как пояснил Сергей Абрамов, такая услуга предоставляется уже в 8 городах страны, и их становится всё больше.

Ещё одна новая услуга – «РЖД-Сервис». Благодаря ей прямо на вокзале можно забронировать гостиницу, приобрести авиа- и железнодорожные билеты, и не только. «Это очень удобно, когда приезжаешь в столицу и не надо думать, где найти приличное размещение, да так чтобы тебя не обманули», – сказал «Гудку» сошедший с поезда гражданин на Ярославском вокзале, не пожелавший представиться.

Как сообщалось ранее, привокзальные площади столицы были переданы ДЖВ. И здесь уже наводят основательный порядок.

Вокзалы стремятся достичь европейского уровня стандартов качества обслуживания и оказываемых услуг, а также комфорта и безопасности

Так, площадь трёх вокзалов уже очистили от сомнительных лотков и киосков (в том числе и со спиртным). Обстановка после этого улучшилась, говорят сотрудники предприятия «РЖД-охрана»: лиц без определённого места жительства весьма поубавилось, и карманников – тоже. Последние промышляли как раз у киосков, обицавшие делающих покупки граждан.

«Безусловно, стало спокойнее. Пассажирам надоело ежедневно видеть шатающихся бомжей, а также бояться за сохранность документов, кошельков и телефонов», – говорит пассажир Михаил Поздняков.

«Безусловно, стало спокойнее. Пассажирам надоело ежедневно видеть шатающихся бомжей, а также бояться за сохранность документов, кошельков и телефонов», – говорит пассажир Михаил Поздняков.

питание, начиная от снэков, которые можно приобрести в торговых автоматах, и заканчивая всевозможными кафе и известными сетевыми ресторанами. А на Курском вокзале большой популярностью пользуется социальная столовая «Доброе дело». Сюда, кстати, ходят не только пассажиры, но и сотрудники вокзала и поездные бригады. В «Добром деле» и еда добра – вкусно и недорого. По словам повара раздачи столовой Алины Родионовой, всего за 100 руб. можно отведать по-домашнему приготовленную пищу.

Для тех, кто не представляет свою жизнь без Интернета, доступна беспроводная сеть Wi-Fi. Ежедневно порядка 1500 людей на вокзалах пользуются этой услугой. «То, что пассажиры и посетители всех вокзалов Москвы могут бесплатно воспользоваться беспроводным Интернетом, – это очередной шаг в рамках реализации масштабной всероссийской программы модернизации

вокзальных комплексов, – заметил Сергей Абрамов. – Основная цель этой программы – повышение до европейского уровня стандартов качества обслуживания и оказываемых услуг, а также комфорта и безопасности пассажиров и посетителей вокзалов».

К сожалению, до сих пор не совсем решён вопрос с нелегальными междугородними перевозчиками. На Казанском вокзале за пределами привокзальной площади можно наблюдать «Газель» без колёс, где можно приобрести билет на автобус хоть до самого Тбилиси. Кто-то, желая немного сэкономить, отправляется в путь. Но перед этим всё-таки надо подумать, стоит ли доверять свою жизнь сомнительному перевозчику. Тем более когда на железной дороге пассажир – гость, которому рады всегда.

Марьяна Балашкина
Фото Павла Горбатко

Финансы

БУХГАЛТЕРСКИЙ БАЛАНС

на 31 декабря 2010 года

Организация
Идентификационный номер налогоплательщика
7708591995
Вид деятельности
Деятельность железнодорожного транспорта
Организационно-правовая форма/
форма собственности
Смешанная российская собственность с долей федеральной
собственности
Единица измерения
тыс. руб.
Адрес
107228, г. Москва, ул. Новорязанская, 12

Форма № 1 по ОКУД	Коды
31.12.2010	0710001
по ОКПО	94421386
ИНН	7708591995
по ОКВЭД	60.1
по ОКОПФ/ по ОКФС	47/41
по ОКЕИ	384

Дата утверждения 03.03.2011
Дата отправки (принятия) 03.03.2011

АКТИВ	Код	На начало отчётного года	На конец отчётного года
I. ВНЕОБОРТОНЫЕ АКТИВЫ	1	2	3
Нематериальные активы		110	370
Основные средства		120	17 791 456
Незавершенное строительство		130	1 293 107
Долгосрочные финансовые вложения		140	31 273
Отложенные налоговые активы		145	44 720
Прочие внеоборотные активы		150	11 510
Итого по разделу I	190	19 172 436	22 348 880
II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ			
Запасы	210	554 616	546 058
в том числе:			
сырец, материалы и другие аналогичные ценности	211	211 650	246 498
готовая продукция и товары для перепродажи	214	731	1 142
расходы будущих периодов	216	342 235	298 418
Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	220	321 174	610 040
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты)	240	6 631 342	5 780 771
в том числе:			
покупатели и заказчики	241	1 526 137	888 339
Краткосрочные финансовые вложения	250	240 198	600 000
Денежные средства	260	433 417	667 224
Прочие оборотные активы	270	213 179	258 225
Итого по разделу II	290	8 393 926	8 462 318
БАЛАНС	300	27 566 362	30 811 198

ПАССИВ	Код	На начало отчётного года	На конец отчётного года
III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ	1	2	3
Уставный капитал	410	13 894 778	13 894 778
Добавочный капитал	420	103 881	103 881
Резервный капитал	430	282 703	283 808
в том числе:			
резервы, образованные в соответствии с законодательством	431	282 703	283 808
Нераспределенная прибыль	470	4 460 856	4 848 078
Итого по разделу III	490	18 742 218	19 130 545
IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА			
Займы и кредиты	510	4 519 840	6 000 000
Отложенные налоговые обязательства	515	232 670	313 891
Итого по разделу IV	590	4 752 510	6 313 891
V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА			
Кредиторская задолженность	620	3 891 293	5 218 304
в том числе:			
поставщики и подрядчики	621	871 205	928 068
задолженность перед персоналом организации	622	26 458	57 936
задолженность перед государственными внебюджетными фондами	623	21 165	14 806
задолженность по налогам и сборам	624	187 624	772 726
прочие кредиторы	625	2 784 841	3 444 768
Доходы будущих периодов	640	605	462
Прочие краткосрочные обязательства	660	179 736	147 996
Итого по разделу V	690	4 071 634	5 366 762
БАЛАНС	700	27 566 362	30 811 198

ФОРУМ

Нефть провожают с магистралей

СЕГМЕНТ ПЕРЕВОЗОК НЕФТЕПРОДУКТОВ ЖДУТ СЕРЬЁЗНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ

ЧЕРЕЗ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ РЫНОК ЖЕЛезнодорожных перевозок недосчитается многих участников. Оставшимся придётся работать в условиях жёсткой конкуренции, попутно решая проблему порожних вагонов и безопасности транспортировки нефтепаливных грузов.

По мнению участников международной конференции «Железнодорожные перевозки нефтепаливных грузов РФ», замечтным трендом стало существенное сокращение объёмов транспортировки нефтепаливных грузов по железной дороге. По экспертным оценкам, в 2011 году железная дорога перевезёт на экспорт 27 млн тонн нефти, что на 10 млн меньше, чем в 2010-м.

Этому способствовал ряд факторов. Во-первых, завершение в 2010 году поставок нефти в Китай через погранпереходы в связи с вводом в эксплуатацию нефтепровода Сковородино – Дацин, строительство второй очереди трубопровода Восточная Сибирь – Тихий океан (ВСТО), перераспределение грузопотока из-за начала работы трубы «Север» системы «Транснефтепродукт» и расширение Каспийского трубопроводного консорциума с 28,2 млн тонн до 67 млн тонн. Таким образом, трубопроводный транспорт заберёт у железной дороги значительные объёмы нефти.

И обём освободившихся цистерн, по прогнозам руководителя отдела исследований грузовых перевозок Института проблем естественных монополий Игоря Курочкина, будет передислоцирован в европейскую часть страны. И это создаст определённые проблемы для операторов. Прежде всего для первой грузовой компании в силу масштабов её бизнеса.

Кроме того, продолжает эксперт, с началом реформы РЖД и трудностей, связанных с переходным периодом, грузоотправители стали уходить на автотранспорт. «Но в принципе в 2010 году все, кто хотел уйти, уже ушли», – заметил эксперт.

Можно предположить, добавил эксперт, что рынок нефтеперевозок в цистернах через два года станет крайне конкурентным. В результате резко возрастут предложения на рынке и снизятся ставки операторов.

В то же время генеральный директор Независимой транспортной компании Александр Сапронов ожидает увеличения объёма внутренних поставок, преимущественно бензина. «Глубина переработки на российских НПЗ растёт, и увеличивается объём перевозок светлых нефтепродуктов», – отметил он. При этом изменилась ситуация в перевозке битумов – их доля сократилась до 20–25%.

Довольно жёсткой дискуссии полу-

чились о ходе реформы железнодорожного транспорта. Многие грузоотправители и операторы отмечали, что реформа негативно отражается на их работе. Главным образом это касается несогласованности действий участников рынка, которая приводит к простоям вагонов, задержкам грузов в дороге и, как результат, дополнительным расходам. Грузоотправители жалуются, что существующая инфраструктура просто не справляется (и порой не рассчитана) на тот грузопоток, который пытаются привести вновь появившиеся участники рынка. Причём механизмы, более-менее эффективно регулирующие работу, пока не появились.

Представитель «Белтранссервиса» Кирилл Прокофьев рассказал, что, решая проблемы с перегрузкой железнодорожной сети, компания и её конкуренты даже обесличивают имеющийся у них подвижной состав.

Заместитель генерального директора по производству ОАО «Востокнефтетранс» Сергей Андрианов отметил, что расформирование Центральной дирекции по ремонту грузовых вагонов и создание вагоноремонтной компании создают трудности с текущим ремонтом подвижного состава.

«Те договоры, которые были, уже не действуют, новые ещё не заключены, – заявил глава компании.

– В результате колёса, которые мы должны получить по старым договорам, мы не получаем, заключить новые мы тоже не можем. В итоге вынуждены работать с частниками».

Заместитель начальника отдела по взаимодействию с собственниками подвижного состава ОАО «РЖД» Надежда Мжельская пообещала, что это временные трудности.

Досталось и производителям техники. Господин Андрианов указал на отсутствие сервисных центров «Уралвагонзавода», качество продукции которого оставляет желать лучшего, а вагоны выходят из строя намного раньше, чем заканчивается гарантия.

«Если отправлять вышедшие из строя аппараты в Нижний Тагил, то на это уходит 60 дней. В результате 425 вагонов стоят под забором – они на гарантии, – а я не могу поменять», – заявил представитель «Востокнефтетранса».

Он предложил ОАО «РЖД» подключиться к решению этого вопроса. «У нас 3700 вагонов, и в один прекрасный момент они могут встать и парализовать Дальневосточную железную дорогу. Если ОАО «РЖД» захочет, то оно заставит производителей создать сервисные центры».

Указали участники форума и на более опасную проблему. Президент группы компаний «Чистый мир» (специализируется на обработке внутренних и внешних поверхностей железнодорожных цистерн, танков нефтепаливных судов) Владимир Петровский рассказал, что нередко приходят цистерны в чудовищном состоянии, в которых нестандартные люки, сбитые гребни, в которых «неизвестно, как перевозят нефть и она не выливается». Сергей Андрианов добавил, что в настоящее время сложилась довольно опасная ситуация, когда на дороге находится большой объём неисправных вагонов, перевозящих «не картошку», а нефть. И главная причина кроется в недостаточных мощностях вагоноремонтных предприятий.

Галия Шакирова

ОТЧЁТ О ПРИБЫЛЯХ И УБЫТКАХ

за 2010 год

Форма № 2 по ОКУД	Коды
31.12.2010	0710002
по ОКПО	94421386
ИНН	7708591995
Организация	ОАО «Центр по перевозке грузов в контейнерах «Трансконтейнер»
Идентификационный номер налогоплательщика	7708591995
Вид деятельности	Деятельность железнодорожного транспорта
Организационно-правовая форма/форма собственности	Смешанная российская собственность с долей федеральной собственности
Единица измерения	тыс. руб.
Адрес	107228, г. Москва, ул. Новорязанская, 12

Наименование показателя	Код	За отчетный период	За аналогичный период прошлого года
доходы и расходы по обычным видам деятельности	010	22 759 837	16 348 015
Выручка (нетто) от продажи товаров, продукции, работ, услуг (за минусом налога на добавленную стоимость, акцизов и аналогичных обязательных платежей)	020	(20 630 620)	(15 484 968)
Себестоимость проданных товаров, продукции, работ, услуг	029	2 129 217	863 047
Валовая прибыль	030	(48 219)	(88 503)
Коммерческие расходы	050	2 080 998	774 544
Прибыль от продаж	060	14 852	35 560
ПРОЧИЕ ДОХОДЫ И РАСХОДЫ	070	(

Ситуация

Рядовой случай

В ПОЕЗДЕ ПРАГА – МОСКВА ПРОВОДНИКИ СПАСЛИ ЖИЗНЬ ПАССАЖИРУ

Всё началось с письма Олега Спирина, которое пришло из Праги в адрес президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина: «БЛАГОДАРЯ ОПЕРАТИВНЫМ МЕРЯМ ПРОВОДНИКОВ ДВУХ ВАГОНОВ И НАЧАЛЬНИКА ПОЕЗДА № 22 ПРАГА – МОСКВА МОЕМУ ОТЦУ, СТРАДАЮЩЕМУ ГИПЕРТОНИЕЙ, УДАЛОСЬ ИЗБЕЖАТЬ БОЛЬШИХ НЕПРИЯТНОСТЕЙ И ДАЖЕ ОБОЙТИСЬ БЕЗ ПОМОЩИ ВРАЧА. К СОЖАЛЕНИЮ, ФАМИЛИИ ЭТИХ ВЫСОКО-ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ СОТРУДНИКОВ РЖД Я НЕ ЗНАЮ, ПОЭТОМУ ОБРАЩАЮСЬ К РУКОВОДСТВУ КОМПАНИИ С ПРОСЬБОЙ НАЙТИ ИХ И ПО ВОЗМОЖНОСТИ ПРЕМИРОВАТЬ ИЛИ КАК-ТО ОТМЕТИТЬ. Такие люди достойны высокой оценки и уважения».

К поискам отличившихся сотрудников подключились начальник отдела по обслуживанию в международном сообщении и фирменных поездах ФПК Игорь Титов и исполняющий обязанности заместителя начальника резерва проводников депо Москва-Смоленская Владимир Широков. Выяснилось, что тот поезд обслуживала бригада начальника поезда Владимира Осипенко, а в указанных вагонах несли дежурство проводники Леонид Мироненко, Ольга Смирнова, Зинаида Борисова и Инесса Грошева.

Но в первые минуты разговора с бригадой у меня

возникло ощущение, что мы «едем» не туда.

– Да, это был сложный случай, как такое не запомнить? – начал свой рассказ Владимир Осипенко. – Из-за забастовки на всех видах транспорта в Чехии было парализовано всё движение. Поэтому мы постоянно связывались с руководством ОАО «РЖД» и получали указания, что делать. Вначале мы надеялись, что правительство Чехии и транспортники сумеют договориться. Но не получилось. Доехали до Катовице, последней станции напольской стороне перед чешской границей, и полный паралич транспорта в Чехии прервал наш рейс...

Восстановить картину происходящего в те дни начальнику поезда помогала вся бригада. Вспоминали, как руководство РЖД договорилось с поляками, что пассажиров разместят на сутки в гостинице, а затем отправят в Прагу следующим поездом. Расходы на проживание и еду – за счёт компании. Благо, что в чешской столице ехали только 63 человека, им можно было объяснить ситуацию. Пассажиры понимали, что бригада российского поезда не виновата, но не все сразу поверили, что обещания выполнят. А тут ещё «завела» всех одна паникёрша. Когда дали команду выходить из вагонов,



Начальник поезда Владимир Осипенко и его бригада всегда придут на помощь пассажирам

она заявила, что не двинется с места, будет сидеть, пока её не доставят до места назначения или обратно в Москву. Но проводники сумели всех успокоить. Они помогли перенести вещи пассажиров в гостиницу, словом, все устроилось как нельзя лучше. Через сутки все уехали из Катовице в Прагу. А поезд № 22 порожняком вернулся в Москву.

В полной уверенности, что бригада уже знает о том, что ей прислали благодарность и рассказ Владимира Осипенко предваряет этот случай, я

ждала продолжения. Но недаром говорят, что жизнь бывает неожиданнее любого выдуманного сюжета.

– А что случилось с пассажиром Виктором Спириным, который ехал из Праги в Москву в то же время и тем же поездом? – не дождавшись, спросила я.

– Это кто такой?

Прочитав письмо, проводник Леонид Мироненко догадался о причине путаницы. Совпадали даты событий, но отделяли их друг от друга ровно месяц!

– Да, я помню этого пассажира. Он у вас в вагоне ехал, я

– и Леонид обратился к проводнице Зинаиде Борисовой. – Помнишь?

Вот так понемногу и восстановили всю ситуацию. Пассажир, 55-летний мужчина солидным стажем гипертоника, почувствовал приближение криза и обратился за помощью к проводнице. Ему явно было плохо. В таких случаях нужен свежий воздух или хотя бы просторное помещение. Посовещавшись, решили перевести пассажира в более комфортный штабтоварищ вагон. Вместе с начальником поезда нашли место в отдельном купе, перенесли вещи, дали лекарство. Можно сказать, спасли пассажира.

Казалось бы, никакого подвига в этих действиях не было, проводники просто выполняли свою обязанность. Но делали своё дело действительно высокопрофессионально. Это неудивительно, если учесть, что Зинаида Борисова работает на железнодорожном транспорте семнадцать лет, а Инесса Грошева – более двадцати. Да и остальные герои этих событий на железной дороге не новички. Опыт у всех богатый.

Между тем такие случаи, когда человеку в пути становится плохо, как показали события последнего месяца, не редкость. Назови любое число – и память выдаст очередной замысловатый сюжет. Особенно сложно бывает на длинных перегонах и там, где на маленьких станциях нет возможности вызвать врача. А если такое случается на территории иностранного государства, бывает ещё труднее – теряется много времени на ожидание чиновника, отвечающего за порядок и безопасность. Гораздо быстрее найти врачей в собственном поезде. По громкой связи объявляют, что человеку плохо, нужна помощь медиков-пассажиров. Откликаются всегда, прибегают по двое-трое. Таким образом не раз выходили из сложнейших ситуаций.

Профессионализм на железнодорожном транспорте – это не только умение обеспечить в поездке комфорт, сельской подавать пассажиру чай или разбудить в нужное время. Стрессы делают людей раздражительными, и от проводников всё больше требуется знание психологии и медицины. Поэтому на Московской железной дороге особое внимание уделяется обучению их действиям в экстремальных ситуациях, методам оказания первой помощи при несчастных случаях, даже таких сложных, как травма позвоночника.

– На международных поездах ещё остались прежние кадры, – сказал Владимир Широков, исполняющий обязанности заместителя начальника резерва проводников депо Москва-Смоленская. – Но москвичи к нам работать не идут, всё больше приходят иногородние – из Смоленской, Брянской областей. Видимо, потому, что работа несложная, связана с постоянными разъездами. Но уж если пришли к профессии – остаются навсегда. В ОАО «РЖД» работают много прекрасных людей. Видите, даже из Чехии человек прислал благодарность за помощь его отцу, а наши работники об этом даже не сразу вспомнили. Потому что это для них – рядовой случай.

ТАТЬЯНА УЛИТИНА

Финансы

Годовой отчет
ОАО «ТрансВудСервис»
за 2010 год

Открытое акционерное общество «ТрансВудСервис» учреждено ОАО «РЖД» в соответствии с Договором о создании Общества № 2008/01 от 04.04.2008 г.

Компания начала свою хозяйственную деятельность с 29 апреля 2008 года, производственную деятельность – с 1 июля 2008 года.

Общество осуществляет любые виды деятельности, не запрещенные законом. Профильным видом является пропитка деревянных шпал и брусьев.

В состав предприятия входят 10 действующих шпалопропиточных заводов и Зеленодольский ШПЗ, производственная деятельность которого полностью прекращена.

Суммарная производственная мощность 10 филиалов ОАО «ТВС» рассчитана на пропитку 1392 тыс. куб. м древесины в год.

Загрузка производственных мощностей составила 40,0%.

По состоянию на 31.12.2009 г. в рамках антикризисной программы ликвидировано 3 филиала: Зеленодольский, Тихорецкий, Оренбургский ШПЗ, в 2010 году приостановлена производственная деятельность 4 филиалов: Аурского ШПЗ, Болотовского ШПЗ, Навлинского ШПЗ, Харовского ШПЗ.

Заводы, прекратившие производственную деятельность, выполняли коммунальные услуги по отпуску тепловой энергии и воды, сдавали в аренду свободные производственные площади.

За 2010 год планировалось пропитать 664705 куб. м.

Всего за отчетный период пропитано 490601 куб. м древесины, что составило 73,8%. По цен-транзакционному заказу ОАО «РЖД» пропитано 481178 куб. м (98,1%), для сторонних потребителей – 92371 куб. м шпалосыря (1,9%).

По итогам работы ОАО «ТрансВудСервис» в 2010 году средняя численность составила 983 чел.

Средняя численность рабочих, привлекаемых через аутсорсинговые компании, составила 176 чел.

Суммарные расходы на персонал за 2009 год по ОАО «ТВС» составили 316179,9 тыс. руб.

Бухгалтерский учет в Обществе ведется в соответствии с Федеральным законом № 129-ФЗ от 21 ноября 1996 года «О бухгалтерском учете» (с изменениями от 23 июля 1998 года, 28 марта и 31 декабря 2002 года, 10 января, 28 мая, 30 июня 2003 года, 03 ноября 2006 года) и Положением по ведению бухгалтерского учета и бухгалтерской отчетности в Российской Федерации, утвержденным Приказом Министерства финансов Российской Федерации № 34н от 29 июля 1998 года (с изменениями от 30 декабря 1999 года и 24 марта 2000 года, от 18 сентября 2006 года), а также действующими положениями по бухгалтерскому учету.

Бухгалтерская отчетность Общества за 2010 год подготовлена в соответствии с тем же законом и положениями, исходя из допущения о том, что Общество будет продолжать свою деятельность в обозримом будущем и у него отсутствуют намерения и необходимость ликвидации или существенного сокращения деятельности, и следовательно, обязательства будут погашаться в установленном порядке.

КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ БАЛАНС
на 31 декабря 2010 г.

АКТИВ	Код показателя	На начало отчетного года	На конец отчетного периода
1	2	3	4
I. ВНЕБОРОТНЫЕ АКТИВЫ			
Основные средства	120	1 626 369	1 532 082
Незавершенное строительство	130	921	4 701
Отложенные финансовые активы	145	35 748	40 993
ИТОГО по разделу I	190	1 663 038	1 577 776
II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ			
Запасы	210	746 170	364 160
в том числе:			
сырье, материалы и другие аналогичные ценности	211	627 784	286 580
головая продукция и товары для перепродажи	214	107 198	62 377
расходы будущих периодов	216	11 188	15 203
Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	220	8 766	31 458
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты)	240	495 027	648 971
в том числе покупатели и заказчики	241	127 332	283 522
Денежные средства	260	377 831	12105
Прочие оборотные активы	270	572	31
ИТОГО по разделу II	290	1 628 366	1 056 725
БАЛАНС	300	3 291 404	2 634 501

ПАССИВ	Код показателя	На начало отчетного года	На конец отчетного периода
III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ			
Уставный капитал	410	1 944 939	1 944 939
Добавочный капитал	420	30 303	30 303
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	470	-358 837	-511709
ИТОГО по разделу III	490	1 616 405	1 463 533
IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА			
Отложенные налоговые обязательства	515	7 046	5 286
ИТОГО по разделу IV	590	7 046	5 286
V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА			
Кредиторская задолженность	620	1 667 953	1 165 682
в том числе:			
поставщики и подрядчики	621	1 614 515	1 130 588

Показатель	код	За отчетный период	За аналогичный период прошлого года
задолженность перед персоналом организации	622	80	1 003
задолженность перед государственными внебюджетными фондами	623	1 676	2 710
задолженность по налогам и сборам	624	40 882	21 336
прочие кредиторы	625	10 800	10 045
Задолженность перед участниками (учредителями) по выплате доходов	630		-
ИТОГО по разделу V	690	1 667 953	1 165 682
БАЛАНС	700	3 291 404	2 634 501