

В вопросе закрытия опасных переездов местные власти не всегда на стороне железнодорожников

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

Обследование производства при сертификации литейной продукции не должно быть формальной процедурой

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

30 июня 2011 года	WWW.GUDOK.RU
четверг	WWW.GUDOK.INFO
№ 111 (24831)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная	с 23 декабря	152725
газета	1917 года	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 обеспечат на время летних каникул 200 рабочих мест для старшеклассников. На магистрали это стало уже доброй традицией. Ребята занимаются всё лето полезным делом – благоустраивают территории, прилегающие к железной дороге, участвуют в ремонте объектов на магистрали, помогают ветеранам. А заодно приобретают трудовые навыки и понимание, что в жизни ничего не даётся без труда. Юным железнодорожникам будут платить и заработную плату. Конечно, меньше, чем взрослым, ну 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 заработок, 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 найдётся. 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 празднo 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.

СОСЕДИ

Вагоны как лом

Продажа старого парка в Казахстане стала предметом прокурорской проверки

«Казтемиртранс» (дочерняя компания АО «НК «Казахстан темир жолы») распродал списанный вагонный парк. И этим вызвал нарекания 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, образовывавшихся 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», – сообщает на официальном сайте Генеральной прокуратуры Республики Казахстан.

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

Недовольство прокуратуры вызвал 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» реализовывало 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 Нугманов.

НАТАЛЬЯ РЕШЕТНЯК

Документ

ФПК догоняет авиацию

Бумажный бланк перестает быть единственной формой строгой отчетности



ФОТО: ТАСС/ТОРНАДО

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

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 платёжных карт без применения контрольно-кассовой техники. «Это экономит и 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 отстояния 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 ПЛЕТНЁВ

ПРОЕКТЫ

Всё под контролем

Вокзалы столицы объединит сеть безопасности

В СЕНТЯБРЕ В МОСКВЕ В СТРОЙ ВОЙДЁТ ИНТЕГРИРОВАННАЯ СИСТЕМА БЕЗОПАСНОСТИ, КОТОРАЯ ОБЪЕДИНИТ 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, работающую 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



ФОТО: СЕРГЕЙ ТУСОВ

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 скоординировать 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

трех вокзалов», Комсомольскую. Здесь прямо на улице были установлены стенды с проектами переустройства территорий Ярославского, Ленинградского и Казанского вокзалов.

Как рассказал «Гудку» главный архитектор Москвы Александр Кузьмин, «первая задача – улучшение движения пешеходов и транспорта. Будут строго определяться места стоянок

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 снизится, – 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 декабрём 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 о носителе причин крушения: во всем виноват человеческий фактор. За штурвалом в момент посадки находился не командир экипажа Александр Фёдоров, а второй пилот Сергей Карякин. 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 авиалайнера 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 продлится до середины месяца – от зноя спасёт антициклон, который придёт от берегов Скандинавии, сообщил Вадим Заводченков.

ПО СООБЩЕНИЯМ КОРРЕСПОНДЕНТОВ «Гудка» И ИНФОРМАЦИОННЫХ АГЕНСТВ

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

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 каждодневной целеустремлённости, образец завидного упорства в достижении поставленных задач и преданности железнодорожному делу. В этот праздничный день примите мои самые искренние пожелания крепкого здоровья, безоблачного 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 альма-матер из его рук получил 21 выпускник. В этом году вуз выпустил 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, поздравлял 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 ГОРБАТЫКО

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» Весняны 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, связывавший 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 заказу 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 ВЫОГИН

Перспектива

Стимул для экономики

Создание инфраструктуры к чемпионату мира по футболу должно изменить транспорт страны



ФОТО: ВЯЧЕСЛАВ ЛЕМЕШКО

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

«Совокупный общественный эффект во всех отраслях экономики от реализации проектов усиления транспортной инфраструктуры составит 2,2 трлн руб., а высокоскоростного движения – 4,4 трлн руб., – заявил на конференции, посвящённой развитию транспортной инфраструктуры перед ЧМ-2018, заведующий отделением перспективного моделирования перевозочного процесса «Института экономики и развития транспорта» («дочки» РЖД) Валентин Мурашов. – Стоимостью всей концепции, подготовленной компанией, составляет 3,3 трлн руб. Но налоговые поступления превысят затраты государства на инвестиции». Как уже писал «Гудок», РЖД намерены построить высокоскоростную магистраль между Москвой и Санкт-Петербургом

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

и связать скоростным сообщением 13 городов, где будет проводиться чемпионат, создаст 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, времени уже практически не остаётся, 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 расчётов 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 назвали появление скоростного поезда между аэропортом и Йоханнесбургом.

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ

Безопасность

Закрывать нельзя пересекать

На пути ликвидации переездов встают местные власти

В июле в Тюменском регионе Свердловской магистрали закроют 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 лишать 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

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 потребуются

Водитель школьного автобуса нарушил правила на переезде. Мы вызвали директора школы, побеседовали

километрах от него есть автомобильный путепровод. Но администрация города пока не соглашается на закрытие переезда. Второй переезд находится на перегоне Вагай – Новая Займка. В трёх километрах от него есть переезд, оборудованный УЗП и охраняемый дежурным. «Но при этом через неохраваемый и опасный регулярно проезжают школьные автобусы. Мы с прошлого года пытаемся добиться, чтобы его закрыли, надеемся, что в этом году достигнем договорённости

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

Инвестиции

Осталось найти деньги

Источники финансирования скоростного движения на Украине всё ещё не найдены

Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины («Укрзализныця», УЗ) потратит около \$800 млн на организацию скоростного движения к Евро-2012.

Первый заместитель главы УЗ Николай Сергиенко уточнил, что речь идёт о затратах на реализацию всех проектов, необходимых для технического переоснащения 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.

Программу электрификации железных дорог генеральный директор УЗ Владимир Козак утвердил в начале июня. До 2017 года компания намерена электрифицировать 1,562 тыс. км путей. В частности, в 2011 году общий объём работ по электрификации составит 372 км, а в 2012 году – 167 км путей.

В Главном управлении развития и технической политики УЗ «Гудку» заявили, что проект программы скоростного и высокоскоростного движения разработан в положенный срок (до 20 июня 2011 года. – Ред.) и находится на рассмотрении в министерстве инфраструктуры.

По словам Николая Сергиенко, финансирование проектов будет осуществляться как за счёт собственных средств ведомства, так и за счёт кредитных займов, «которых будет несколько». «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 «Укрзализныця» неоднократно 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 сомнительно, так как сумма крупная и, скорее всего, УЗ рассчитывает на долговые обязательства».

МАРГАРИТА МЕНЬШАКОВА



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

РЕКЛАМА

Уведомления

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 ТЭ10М и ЗТЭ10М постройки Ворошиловградского тепловозостроительного завода. Полная информация на сайте: www.railway.md.

Нам с вами по пути!



Клиент ТрансКредитБанка – Мананников 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»



ФОТО: ИРИНА КОЛОДИЦ

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 инвестиции 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 провозные ограничения могут стать тормозом для российской экономики. Развилка подходов 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 привлекательность вложений. Но железнодорожная инфраструктура – это субъект естественной монополии, который находится в государственной собственности. А значит, ограничивая 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 дерегулирования тарифов ОАО «РЖД» в рамках определяемого ФСТ России коридора. Такая мера способствовала бы привлечению дополнительных средств через выравнивание спроса и предложения



ФОТО: ТАМАРА ПЕТУХОВА

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, оппонентов у нас среди представителей органов госрегулирования нет, поскольку все они принимали активное участие в разработке этого документа. Видимо, проблема заключается в инертности нашего мышления и в заведомом преувеличении рисков, которые ряд участников рынка видит 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, неподъёмные 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 сверхъестественной. 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.

При этом выделение государственных средств на развитие инфраструктуры нужно считать не субсидией, а полноценной инвестицией в долгосрочное устойчивое развитие экономики. Мы на эту тему проводили исследования и попытались оценить, кто получает наибольший эффект от вложений в инфраструктуру: её собственник, грузоотправитель или государство. Для владельца инфраструктуры окупаемость проектов наращивания грузовых перевозок при существующих тарифах составляет порядка 25–30 лет, причём там, где перевозятся достаточно доходные грузы. Также и для грузовладельца вложенные средства окупятся через 20–30 лет, а это практически начисто отсекает возможность привлечения частного капитала. Раз-

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 привлечению 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 инертности нашего мышления и в заведомом преувеличении рисков

витие 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 от вложения 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 напомним, 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, терминально-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 местами остались те же, а также появились и новые моменты. Остаётся необходимость развития подходов к портам. Ведь по ряду грузов экспортные перевозки уже достигли кризисного 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 обозримой перспективе?

– Сейчас Минтранс корректирует профильные 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, призван 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 нормы 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.



ФОТО: АЛЕКСЕЙ СТОЛПНЯК

Системы электроснабжения магистралей предлагают модернизировать

провода 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

затрат. Нужно будет обеспечить стыкование систем разного тока, приобрести большое количество электровозов переменного тока для дорог, где сейчас применяется постоянный ток.

Поэтому, по словам Александра Ефимова, оптимальным решением может стать

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). Он 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 учесть варианты утилизации вышедшего оборудования устройств электроснабжения и парка локомотивов.

Андрей Стрельцов
ЕКАТЕРИНБУРГ

Технология

От слуха к глазу

Новый метод позволяет выявлять неисправность на ранней стадии

В вагоне эксплуатационного депо Алтайская Западно-Сибирской дороги научились безошибочно распознавать повреждения тройника грузового вагона.

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

Общепринятые принципы диагностики тройника основываются на том, что трещину определяют на слух. «Осмотрщик слышит шипение воздуха. Значит, утечка, – пояснил

Алексей Лопатин. – Такое повреждение уже серьёзное».

Предупредить образование трещин научился осматрщик-ремонтник вагонов на станции Алтайская Артём Епанчинцев. 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 тройника 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 депоовские осматрщики 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



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 коммерческом использовании 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-



ЗАЩИТА 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 объёму финансируемых 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

Поезда 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 назид 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 скоростном «Буревестнике» это стоит вдвое 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 недорогие удовольствия востребованы. 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 – папа зарабатывает тысяч двадцать, мама в отпуске по уходу 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 близко, 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 свернул. 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 дороге поезда объясним. Но пересадят 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 литейное оборудование (линии АФЛ), современные способы внепечной обработки стали, инспекционные проверки выявляют одни те же случаи нарушения технологической дисциплины.

Каждая проверка выявляет несколько десятков грубейших нарушений технологии. Практика показывает, что работа по корректирующим действиям в этом направлении заводами ведётся чрезвычайно плохо. Вопрос неразрушающего контроля в обеспечении безопасности литых 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, утверждённых ОАО «РЖД».

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



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 несоответствию изделий требованиям стандарта по значениям ударной вязкости.

А ведь это – основной критерий, характеризующий хладостойкость изделий. Поскольку температуры до –50°С 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 избочичать в этом случае придётся не сбой, а нарушения технологической дисциплины, некомпетентность персонала, перебой 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 литых 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, монтер 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 отдыхал, 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 отдыхать 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 отдыхает 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 путейцам 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 сказывается. 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 отпусков жёстко лимитируется. Ведь работы больше. Стараемся бригады отпускать зимой. Скажем, у меня в колонне (36 бригад) этим летом будут отдыхать 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 сказываться 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. Тут соблюдается принцип справедливости: если в прошлом году отпуск выпал на летние месяцы, то в текущем на это можешь не рассчитывать, другим тоже хочется вкусить прелести тёплого сезона.

Елена Коновалова, электромеханик СЦБ поста электрической централизации станции Ершов:

– Летом, конечно, сложнее отпускать работника, потому что много работы «в поле»: покраска наполных устройств СЦБ, кабельные работы, капремонты, очень много путевых «окон». Поэтому у нас серьёзно подходят к составлению графиков отпусков. Старший механик беседует с коллективом, чтоб когда желает пойти в отпуск, чтоб 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 подменяют монтеры СЦБ с большим стажем работы и высоким разрядом или электромеханики с других участков.

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

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 постирать 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 отправиться 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 различных 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 «бомбилами»: 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-

плачивать за поездку, которая, кстати, может оказаться ещё 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.

питание, начиная от сэндвичей, 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 добрая – 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

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, обчищая 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.

Если нет киосков, то где купить воду и перекус? На вокзале: вся торговля теперь осуществляется в павильонах, которые соответствуют нормам безопасности и качества услуг, установленным на железнодорожном транспорте. Пассажирам предлагается разнообразное

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 междугородными 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 Горьбатко

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 мерам 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 высокопрофессиональных 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 заставок 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 Катовиц, последней станции на польской стороне перед чешской границей, и полный паралич транспорта в Чехии прервал наш рейс...

Восстановить картину происходящего в те дни начальнику поезда помогла 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 чешскую столицу 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,



ФОТО: СЕРГЕЙ ВОИТОВ

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 Катовиц 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 недавно 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 отделил их друг от друга ровно месяц!

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

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

Вот так понемногу и восстановили всю ситуацию. Пассажир, 55-летний мужчина с 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. Посоветовавшись, решили перевести пассажира в более комфортный штабной 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 свои обязанности. 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 очередную 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, с улыбкой по-дать 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 приходит иногородние – из Смоленской, Брянской областей. Видимо, потому, что работа нелёгкая, связана с постоянными разъездами. Но уж если прикипели 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 брусев.

В состав предприятия входят 10 действующих шпалопропиточных заводов-филиалов 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 централизованному заказу ОАО «РЖД» пропитано 481178,8 куб. м (98,1%), для сторонних потребителей – 9237,1 куб. м шпалосырья (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. ВНЕОБОРОТНЫЕ 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
готовая 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	377831	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			
в том числе:	620	1 667 953	1 165 682
поставщики и подрядчики	621	1 614 515	1 130 588

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

Руководитель _____ Федотов А.Б. Главный бухгалтер _____ Монсеева В.М.

Существенное изменение за отчетный период произошло в составе:

- денежных средств (уменьшились на 3 121,3% по сравнению с началом отчетного периода);
- запасов (уменьшились на 204,9% по сравнению с началом отчетного периода);
- основных средств (сократились на 9,42% по сравнению с началом отчетного периода).

– нераспределенной прибыли (непокрытого убытка), Общество сработало с убытком, величина которого за 2010 г. существенно возросла (на 152872 тыс. руб., 142,6%);

– дебиторская задолженность увеличилась на 153944 тыс. руб. (на 23,7%)

– кредиторской задолженности, уменьшилась на 502271 тыс. руб. (на 30,1%);

По состоянию на 31.12.10 основные средства составляют 58,2% от валюты баланса.

КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ ОТЧЕТ О ПРИБЫЛЯХ И УБЫТКАХ
За период с 1 января по 31 декабря 2010 года

Доходы и расходы по обычным видам деятельности	код	За отчетный период	За аналогичный период прошлогогода
Выручка (нетто) от продажи товаров, продукции, работ, услуг (за минусом налога на добавленную стоимость, акцизов и аналогичных обязательных платежей)	010	4 104 006	4 222 096
Себестоимость проданных товаров, продукции, работ, услуг	020	(4108403)	(4456835)
Валовая прибыль	029	(4 397)	(234 739)
Коммерческие расходы	030		
Управленческие расходы	040		
Прибыль (убыток) от продаж	050	(4 397)	(234 739)
Прочие доходы и расходы			
Проценты к получению	060	998	676
Проценты к уплате	070	(33247)	(33777)
Доходы от участия в других организациях	080	---	---
Прочие доходы	090	39 112	183 556
Прочие расходы	100	(155434)	(291205)
Прибыль (убыток) до налогообложения	140	(152 968)	(375 489)
Отложенные налоговые активы	141	5 245	34 105
Отложенные налоговые обязательства	142	1760	-2899
Текущий налог на прибыль	150	(6704)	
Расходы по уплате штрафных санкций в бюджет	160	(176)	(248)
Расходы по уплате штрафных санкций во внебюдж.фонды	170	(29)	(7)
Чистая прибыль (убыток)	190	(152 872)	(344 538)
СПРАВОЧНО			
Постоянные налоговые обязательства (активы)	200	27481(6962)	53338/9022
Базовая прибыль (убыток) на акцию		(79)	(121)
Разводненная прибыль (убыток) на акцию		(79)	(177)

Расшифровка отдельных прибылей и убытков

Показатель	За отчетный период		За аналогичный период прошлого года	
	прибыль	убыток	прибыль	убыток
Штрафы, пени и неустойки, признанные или по которым получены решения суда (арбитражного суда) об их взыскании	55	730	–	1 399
Прибыль (убыток) прошлых лет	19 949	24 850	10 282	31 179

Чистая выручка Общества была на уровне 4104006 тыс. руб. Основная деятельность, ради осуществления которой было создано Общество, была убыточной.

Себестоимость реализованной продукции Общества составила 4108403 тыс. руб.

Валовая прибыль Общества составила – (минус) 4397 тыс. руб.

Основной причиной получения убытка являлось снижение корпоративного заказа единственным потребителем выпускаемой Обществом продукции.

В структуре совокупных доходов, полученных от осуществления всех видов деятельности Общества, наибольший удельный вес приходился на доходы от основной деятельности. Общество имело убыток от основной деятельности в размере 4397 тыс. руб. Результат от прочей деятельности при этом составил –148571 тыс. руб. Кроме того, на отрицательный результат (чистый убыток) от деятельности Общества в незначительной степени повлияли начисления штрафных санкций по уплате в бюджет и внебюджетные фонды, относимых на финансовые результаты в сумме 205 тыс. руб.

При осуществлении всех видов деятельности Общества получен убыток в размере 152872 тыс. руб.

Эффективность деятельности

Коэффициент	I группа (4 балла)	II группа (3 балла)	III группа (2 балла)	IV группа (1 балл)	Вес	Значение
коэффициенты ликвидности						
Коэффициент абсолютной ликвидности (K1)			0,0104		0,25	0,50
Коэффициент срочной ликвидности (K2)			0,5671		0,50	1,00
Коэффициент текущей ликвидности (K3)				0,9065	0,50	0,50

коэффициенты финансовой устойчивости						
Коэффициент финансовой независимости (K4)			0,5555		0,75	1,50
коэффициенты рентабельности						
Рентабельность продаж (K5)				-0,11	0,25	0,25
Рентабельность собственного капитала (K6)				-9,93	0,25	0,25
Рентабельность активов (K7)				-5,16	0,50	0,50
коэффициенты деловой активности						
Динамика дебиторской задолженности (ДЗ) (K8)				31,09	0,25	0,25
Динамика кредиторской задолженности (КЗ) (K9)	-30,12				0,25	1,00
Соотношение ДЗ и КЗ (K10)				0,56	0,25	0,25
Соотношение оборачиваемости ДЗ и КЗ (K11)				2,47	0,25	0,25
Итого:					4,00	6,25

Расчёт рейтинга кредитоспособности Общества

Группа финансовой устойчивости общества	Рейтинг	Критерий	Критерий присвоения рейтинга
Общество с устойчивым финансовым состоянием	A1	15<R<=16	
	A2	14<R<=15	
	A3	13<R<=14	
Общество с удовлетворительным финансовым состоянием	B1	12<R<=13	
	B2	11<R<=12	
	B3	10<R<=11	
Общество с неудовлетворительным финансовым состоянием	C1	9<R<=10	
	C2	8<R<=9	
	C3	7<R<=8	
Общество с критическим финансовым состоянием	D	R<=7	D

Чистые активы Общества составили 1463533,0 тыс. руб. Уставный капитал Общества составляет 1944939,0 тыс. руб., величина чистых активов меньше величины уставного капитала на 481406,0 тыс. руб. Чистые активы предприятия снизились на 9,5% за счет полученного за 2010 г. убытка в размере 152872,0 тыс. руб.

Консолидированный
Отчет о движении денежных средств

Остаток денежных средств на начало отчетного года	377831	30600
Движение денежных средств по текущей деятельности		
Средства, полученные от покупателей, заказчиков	3113447	5701282
Средства полученные от возмещения ж.д. тарифа	734374	505771
Прочие доходы	19856	110
Денежные средства, направленные:	4234329	5906509
на оплату приобретенных товаров, работ, услуг, сырья и иных оборотных активов	(3051896)	(4787303)
на оплату труда	(210437)	(346432)
на расчеты по налогам и сборам	(120162)	(221456)
социальное страхование и обеспечение	(32172)	0
на оплату ж.д. тарифа	(788149)	(530553)
на прочие расходы	(31513)	(20765)
Чистые денежные средства от текущей деятельности	-366652	300654
Движение денежных средств по инвестиционной деятельности		
Выручка от продажи объектов основных средств и иных внеоборотных активов	626	190
Полученные проценты	637	227
(Поступления от погашения займов, предоставленных другим организациям (депозит)	320000	116500
Приобретение объектов основных средств, доходных вложений в материальные ценности и нематериальных активов	337	340
Приобретение ценных бумаг и иных финансовых вложений	(320000)	(70000)
Чистые денежные средства от инвестиционной деятельности	926	46577
Движение денежных средств по финансовой деятельности		
Чистые денежные средства от финансовой деятельности		
Чистое увеличение (уменьшение) денежных средств и их эквивалентов	-365726	347231
Остаток денежных средств на конец отчетного периода	12105	377831

Годовой отчет утвержден на общем собрании акционеров, протокол № 3/2011 от 15.06.2011 г. и подтвержден независимым аудитором ЗАО «БДЮ».

Генеральный директор
Главный бухгалтер

Федотов А.Б.
Монсеева В.М.