

Компания закрыла книгу заявок инвесторов на приобретение облигаций серии 32

В Новосибирске подготовили услугу по ускоренной доставке контейнеров в Якутию

Каждый год более 60 тыс. детей сотрудников ОАО «РЖД» отдыхают в загородных лагерях

Лучшие инженеры получили телеграммы с требованием немедленно выехать в Москву

18 июля 2012 года	WWW.GUDOK.RU
среда	WWW.GUDOK.INFO
№ 123 (25084)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная	с 23 декабря	170843
газета	1917 года	экземпляра

ОТ РЕДАКЦИИ

Новая жизнь со старыми штрафами

Растущие изо дня в день штрафные санкции за просрочку в доставке вагонов, в том числе и порожних, вызывают всё большую тревогу. Речь уже идёт о миллиардных потуплениях в актив собственников подвижного состава. Некоторых из них это даже подвигло на организацию отдельного и весьма прибыльного вида бизнеса. Только вот для ОАО «РЖД» эти деньги являются совсем не лишними и более того – незапланированными в бюджете потерями. Конечно, вопросы более рационального управления вагонами, повышения скорости их движения, перехода на твёрдые «нитки» графика и иные эксплуатационные аспекты остаются весьма актуальными. Это факт. Причём здесь в том числе надлежит и более чётко фиксировать те причины, по которым вагоны отставляются от движения. Имеющаяся методическая база по организации учёта и составлению оперативной отчётности о таких поездках позволяет чётко отражать причины их «бросания», в том числе и по вине других участников перевозочного процесса. Но есть в этой проблеме и другая сторона – правового характера. Изменились производственные отношения, но остались прежние нормативные подходы и сами регламентирующие эту сферу документы. Дело в том, что в своё время они были ориентированы на повышение ответственности перевозчика за доставку именно груза, поскольку тот в зависимости от его потребительских свойств рано или поздно теряет свою товарную ценность, и, таким образом, неизбежно нанесение ущерба грузовладельцу. Порожний же вагон раньше являлся обезличенной тарой, подлежащей общесетеевой регулировке и, по сути, не имеющей аналогичной грузу ценности. Поэтому штрафные санкции назначались в массе своей за просрочку в доставке товаров, а не порожняка. Сегодня с переходом порожнего вагона в понятие «груз на колёсах» всё радикально поменялось. Получается, что его владелец вправе требовать соблюдения старых нормативов по срокам доставки, а вот перевозчик уже не может использовать традиционный балансовый метод управления вагонными парками и легко «попадает на деньги». То есть назрели очередные изменения в данной сфере законодательства. При этом при изменении подходов нужно не забывать и о самих размерах штрафов, которые для перевозчиков на других видах транспорта предусмотрены в гораздо меньших размерах.

ЦИФРА ДНЯ

200 млн руб. направит до 2015 года Восточно-Сибирская дорога на оцифровку линий связи. Модернизацию в первую очередь предполагается провести на междугородной АТС на станции Иркутск-Пассажирский.

БЛИЦ

Европейский подход

ЦЕНТРАЛЬНАЯ ПРИГОРОДНАЯ КОМПАНИЯ ВНЕДРЯЕТ СТАНДАРТ КАЧЕСТВА И ОБСЛУЖИВАНИЯ



ФОТО ОАО «ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ППК»

Денис Глухов, начальник Центра качества ОАО «Центральная ППК»

До конца 2012 года Центральная пассажирская пригородная компания полностью перейдёт на интегрированную систему менеджмента (ИСМ), соответствующую требованиям международных стандартов ISO 9001, ISO 14001, OHSAS 18001 и EN 13816.

– Денис Владимирович, расскажите, пожалуйста, в чём заключается эта система.

– По своей сути она помогает организации удовлетворить требования пяти заинтересованных сторон: клиентов, собственников и инвесторов, поставщиков и партнёров, а также, что немаловажно, обществу. В мире интерес к её внедрению велик, поскольку она способствует эффективному совершенствованию системы управления, регулярному и согласованному выполнению всех требований, установленных в различных международных и отраслевых стандартах. – Можно поподробнее о стандартах? – К примеру, стандарт EN 13816, внедрение которого, несомненно, заинтересует общество. В его требования входят такие критерии качества, как доступность информации о расписании и наличии билетов, оперативность

информирования, точность и регулярность следования поездов, доступность персонала, его компетентность, комфорт подвижного состава, безопасность и т.д. Это система целевых показателей, которая удобна как для изучения мнения пассажиров об услугах, так и для заказчиков услуг пригородных перевозок. – Как будет происходить внедрение стандартов? – Прежде всего ведётся обучение сотрудников, включая руководителей. Рассматриваются сильные и слабые стороны в работе, возможности и угрозы, а также основные проблемы развития, горизонтальные взаимосвязи, управления качеством инфраструктуры, системы управления информацией для принятия решений, компетентность персонала.

БЕСЕДОВАЛА МАРЬЯНА БАЛАШКИНА

РЕГУЛЯТОР

Анализ парка

В ближайшее время начнётся мониторинг подвижного состава



ФОТО ПАВЕЛ ГОРБАТОВ

МИНТРАНС БУДЕТ ОТСЛЕЖИВАТЬ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПРИВЛЕЧЁННОГО ПАРКА

Минтранс разработал проект приказа во исполнение пункта 8 постановления правительства № 1051 от 20 декабря 2011 года. Согласно документу мониторинг обеспечения грузовладельцев подвижным составом нужно осуществлять уже с первого квартала этого года. Однако

министерство физически не могло успеть подготовить приказ и утвердить к сроку, поэтому там говорят, что первый доклад правительству будет, скорее всего, по итогам полугодия.

> Окончание | 3

Справка «Гудка»

ДАННЫЕ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНО ПРЕДОСТАВИТЬ ОАО «РЖД» МИНТРАНСУ:

- о выполнении заявок на перевозку грузов по субъектам Российской Федерации, в том числе по основной номенклатуре грузов;
- о наличии парка грузовых вагонов, в том числе по родам грузовых вагонов, включая находящиеся в собственности у дочерних зависимых обществ;
- о простых грузовых вагонов, в том числе по родам грузовых вагонов;
- о показателях использования грузовых вагонов, в том числе по родам грузовых вагонов;
- о показателях использования грузоподъёмности грузовых вагонов, в том числе по родам грузовых вагонов;
- о показателях продолжительности и скорости доставки грузов, в том числе по видам отправок (групповая, маршрутная, повагонная, контейнерная, мелкая);
- о превышении сроков доставки грузов, в том числе по родам грузовых вагонов;

- об использовании грузовых вагонов иностранных железнодорожных администраций, в том числе по видам сообщения (экспорт, импорт, транзит, внутригосударственное);
- об инвентарном и эксплуатируемом парке локомотивов, показателях использования локомотивов, в том числе тепловозов, включая маневровые, и электровозов;
- о показателях эффективности использования инфраструктуры железнодорожного транспорта на основных направлениях перевозок;
- о достаточности пропускных способностей железнодорожной инфраструктуры на основных направлениях перевозок, в том числе о возникновении и исключении «узких мест»;
- о средних затратах грузоотправителя при перевозке груза в привлечённом вагоне, включая инфраструктурную составляющую и плату за предоставление вагона под перевозку с учётом платы за пользование привлечённым вагоном.

ПЕРСПЕКТИВА

На смену австрийцам

В Новокузнецке будут выпускать высокопрочные рельсы

С НАЧАЛА СЛЕДУЮЩЕГО ГОДА НА ЗАПАДНО-СИБИРСКОМ МЕТАЛЛУРГИЧЕСКОМ КОМБИНАТЕ НАЧНЁТСЯ ПРОИЗВОДСТВО 100-МЕТРОВЫХ РЕЛЬСОВ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ.

Как рассказал «Гудку» губернатор Кемеровской области Аман Тулеев, в этом году на предприятии должна закончиться масштабная реконструкция рельсобалочного цеха. Сейчас его оснащают уникальным прочным станом. В Центральной дирекции по ремонту пути пояснили, что пока такие рельсы поставляются из Австрии. Продукция, которая будет выпускаться на новом оборудовании и по современным технологиям, отвечает требованиям передовых европейских стандартов по геометрическим параметрам и чистоте рельсовой стали, заверили в ОАО «ЕВРАЗ Объединённый



ФОТО: ИРИИ ШАУРАКОВ

«САПСАНЫ» ПОЙДУТ ПО РОССИЙСКИМ ПУТЯМ

Западно-Сибирский металлургический комбинат». На предприятии также отметили, что на первом этапе будут выпускать более 750 тыс. тонн 100-метровых рельсов в год. А до 2020 года производство почти удвоится.

Пуск линии по производству рельсов ускорит строительство высокоскоростных магистралей и улучшит качество уже существующих линий. «Продукция будет востребована для участков между Москвой и Санкт-Петербургом,

Москвой и Нижним Новгородом. А в скором времени и для нашей Сибири, ведь до 2030 года Красноярск, Новосибирск, Кемерово, Барнаул, Омск, Томск, Иркутск тоже свяжет высокоскоростное железнодорожное сообщение», – отметил Аман Тулеев. Новое производство увеличит погрузку не только на Западно-Сибирской дороге, но и на сети, заявил первый заместитель начальника Западно-Сибирской дирекции управления движением Павел Малышев. Рельсы будут поставлять и на внутренний рынок, и на международный, в первую очередь в Японию и страны Юго-Восточной Азии. «Комбинат фактически станет монополистом в стране по производству высокопрочных рельсов», – отметил Аман Тулеев. АНАТОЛИЙ БОЛДЫРЕВ, СОБ. КОРР. «ГУДКА» КЕМЕРОВО

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Атомный проект

Россия и Белоруссия сегодня подпишут генеральный контракт на строительство Белорусской АЭС. Первый вице-премьер белорусского правительства Владимир Семашко сообщил на заседании Совета министров Союзного государства, что проект генконтракта готов. «Мы его обсудили, все вопросы были сняты в начале июля в Островце, на месте строительства АЭС», – отметил Владимир Семашко.

Точка долга

Долги предприятий перед своими работниками за месяц выросли на 3,1%, до почти 2 млрд руб. По сообщению Росстата, на 1 июля просроченная задолженность по заработной плате составила 1,974 млрд руб., увеличившись по сравнению с показателем на 1 июня на 3,1%. Главной причиной долга перед работниками является отсутствие у организаций собственных средств для выплат – на 1 июля это 1,950 млрд руб., или 98,8% общей суммы просроченной задолженности. В сравнении с показателями месячной давности цифра увеличилась на 63 млн руб. При этом задолженность по заработной плате из-за несвоевременного получения денежных средств из федерального бюджета на 1 июля 2012 года отсутствовала в 78 субъектах. Указанная задолженность почти полностью (90,2%) приходится на Бурятию.

Надзор за коллекторами

Коллекторские агентства, занимающиеся взысканием просроченных долгов, часто угрожают и запугивают заёмщиков. В сообщении Генпрокуратуры по итогам анализа деятельности таких организаций говорится, что прокуроры постоянно фиксируют факты деятельности агентств, противоречащие законодательству: угрозы жизни и здоровью граждан, запугивание, распространение порочащих сведений и даже избияния. «Прокурорам субъектов РФ указано на необходимость усиления прокурорского надзора за соблюдением прав граждан в сфере потребительского кредитования, соответствующие поручения направлены руководителям Роспотребнадзора и Роскомнадзора», – отмечается в сообщении Генпрокуратуры.

ПО СООБЩЕНИЯМ КОРРЕСПОНДЕНТОВ «ГУДКА» И ИНФОРМАЦИОННЫХ АГЕНТСТВ



ВЛАСТЬ

Нужна координация

ВЧЕРА В КРЕМЛЕ ПРОШЛО ЗАСЕДАНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО СОВЕТА ПОД ПРЕДСЕДАТЕЛЬСТВОМ ПРЕЗИДЕНТА ВЛАДИМИРА ПУТИНА. Впервые Госсовет проводился в новом, расширенном составе. Кроме руководителей регионов, полпредов, руководства администрации президента и правительства, членами совета стали председатели обеих палат парламента и лидеры фракций Госдумы. Открыл заседание Владимир Путин. В своём выступлении он назвал основные задачи для регионов при реализации уже определённых в указах президента целей экономического и социального развития. Прежде всё нужно скоординировать региональные программы, считает президент. При этом обратил внимание на то, что за чертой бедности проживают 13% – около 18 млн жителей страны. Второй, а по важности первой, задачей президент назвал экономическое развитие регионов и здесь обратил внимание на то, что в малом и среднем бизнесе «прорыва мы не видим». Владимир Путин также считает, что пора пересмотреть критерии оценки работы самих госорганов. «Оценка граждан остаётся крайне низкой», – отметил глава государства. То есть между бумажными отчётами чиновников и оценкой их работы гражданами существует огромный разрыв. Особое внимание президент обратил на недостаточно эффективное использование земель, назвав «две острейшие проблемы»: выделение земель под жилищное строительство и для фермерских хозяйств. При этом он обратил внимание на то, что самыми крупными владельцами земли являются Минобороны, Минсельхоз, РЖД и Российская академия наук, но «95% принадлежащих им земель не используется». Глава государства отдельно подчеркнул: земля должна работать. Ещё одной острой проблемой Владимир Путин назвал «положение дел в ЖКХ». Он считает, что правоохранительные органы должны взять деятельность управляющих компаний и бездеятельность местных властей под собственный контроль.

ОЛГА СОЛОМОНОВА

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Миллионы – на экологию

Более 1,5 млн руб. Калининградская дорога направит на экологическую безопасность в 2012 году. Уже проведено 26 проверок соблюдения природоохранного законодательства, сокращены эксплуатационные затраты более чем на 2 млн руб. Будут реконструированы очистные сооружения локомотивного депо Калининград, приобретена передвижная лаборатория на базе автомобиля Volkswagen, оснащённая современным оборудованием.

Опасный маршрут

В Краснодарском крае дрезина с четырьмя туристами сошла с рельсов и упала в ущелье реки Курджипс. Дрезина двигалась по заброшенной узкоколейной дороге, которая когда-то принадлежала Апшеронскому леспромхозу, в сторону посёлка Гуамка. В результате происшествия пассажиры и управлявший тележкой местный житель получили травмы различной степени тяжести. Все пострадавшие были доставлены в райбольницу.

Задолженность – не аргумент

Управление Федеральной антимонопольной службы по Республике Марий Эл возбудило дело в отношении компании «Содружество» о незаконной отмене одного из обслуживающих республику пригородных поездов Йошкар-Ола – Зелёный Дол. Этот маршрут был отменён со 2 июля. «Мы усмотрели нарушение антимонопольного законодательства, предусмотренного п. 4 ч. 1 ст. 10 закона «О защите конкуренции», – пояснила начальник отдела антимонопольного контроля УФАС по Марий Эл Ольга Куканова. По её словам, экономические и технологические сложности при наличии договора о предоставлении услуг не могут быть причиной отмены поезда. «Объяснения компании, что бюджет республики имеет перед ней задолженность, нам представляются необезительными. Кроме того, региональные власти и население нужно было заблаговременно известить об отмене поезда – за 30 дней. Этот срок не был соблюден», – сказала Ольга Куканова. Компания «Содружество» пояснила «Гудку», что пока не получила от УФАС по Марий Эл определения о назначении дела рассматриванию.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Рубеж

100 млрд руб. превысил розничный кредитный портфель ТрансКредитБанка по итогам I полугодия 2012 г.

СТРАТЕГИЯ

Ключевое звено

Развитие аэропорта потребует перевозить больше пассажиров в электричках



Куйбышевская магистраль станет основой интермодальных перевозок в Самарской области.

После модернизации аэропорта Курумоч количество пассажиров увеличится втрое

посадочную полосу до 3,5 км. В результате модернизации Курумоч станет аэропортом европейского уровня, и пассажиропоток увеличится в три раза. Необходимо решить вопрос доставки туда людей, в том числе из близлежащих областей», – отметил губернатор Самарской области Николай Меркушкин. В регионе расположена одна из крупнейших в стране городских агломераций – Самара, Тольятти и Сызрань – с населением порядка 3 млн человек. Расстояние между этими городами около 100 км, и авиарейсы между ними задействовать невыгодно. Поэтому и возникает необходимость доставки и вывоза пассажиров по железной дороге. Сейчас рассматривается вопрос создания транспортно-пересадочных узлов на базе вокзалов и прилегающих к ним территорий, в частности

на станции Самара, а также на пригородной станции Козелковская, где расположены развивающийся жилой массив и крупный торговый комплекс. По словам начальника Куйбышевской железной дороги Швекета Шайдуллина, агломерация трёх городов – опора Самарского транспортно-логистического узла, здесь магистраль обеспечивает 4,5% регионального пассажирооборота. Развитие транспортного комплекса для области актуально ещё и потому, что Самара может стать одним из городов, которые в 2018 году примут у себя участников чемпионата мира по футболу. Поэтому, в частности, до 2017-го планируется запустить проект пассажирского движения на участке Москва – Самара – Тольятти со скоростью до 160 км/ч. Дмитрий Попов, соб. корр. «Гудка» САМАРА

Развитие

Своевременный анализ

В депо нашли причины поломок тепловозов



ФОТО: МАКСИМ КАЛИНИН

В ремонтом локомотивном депо Волгоград открыли отделение по расшифровке показаний микропроцессорной системы управления тепловозов.

Электрооборудование оказалось наиболее уязвимой частью тепловозов

«Система необходима для определения неисправностей локомотивов, предупреждения отказов и внеплановых ремонтов», – говорит заместитель начальника депо Николай Ершов. Установка снимает около 250 показаний локомотива: состояние его электрической части, топливной системы, дизельного двигателя. Однако, по словам Николая Ершова, для расшифровки всех показателей с 74 тепловозов 2ТЭ116У, обслуживаемых в депо, понадобился бы огромный штат инженеров. Поэтому на нескольких машинах выявили наиболее частые поломки и проанализировали именно их причины. Оказалось, что самая уязвимая часть – это электрооборудование тепловозов.

Происходит занижение сопротивления изоляции электрических цепей. В депо стали выдувать пыль из электрических машин, выпрямительных установок и высоковольтных камер локомотивов на каждом ТО-2. И в результате только за июнь добились снижения отказов и межпоездных ремонтов на 22%. В перспективе здесь планируют проводить и диагностику дизелей. «Но для этого нам понадобится либо усовершенствовать программу по расшифровке микропроцессорной системы управления (совместно с разработчиком ВНИИКИТ), либо взять в штат около семи инженеров», – отмечает Николай Ершов.

Инга Быкова, соб. корр. «Гудка» САРАТОВ

Происшествие

Пожар потушил светофоры

Небольшое возгорание привело к значительному опозданию поездов

Отказ аппаратуры автоматики и телемеханики на станции Бирюлёво-товарная Московской дороги из-за пожара в релейном помещении нарушил график движения. Вечером понедельника электрички и поезда дальнего следования на Павелецкий вокзал прибывали с часовым опозданием.

Как рассказал «Гудку» главный инженер Московской дороги Сергей Вязанкин, вечером 16 июля в релейном помещении Бирюлёва загорелся один статив, сработала пожарная сигнализация. Из-за пожара погасли станционные светофоры. Из-за незначительной площади возгорания на станции отказались от использования пожарного поезда. Но на помощь пришли две городские машины. Однако первым стал бороться с огнём старший электромеханик станции. «Не расставшись, он взялся за огнетушитель. Именно его силами был потушен основной огонь, – пояснил Сергей Вязанкин. – Но задымление продолжалось». Прибывшие на место профессиональные пожарные работали минут 15–20.

Помощь

В зоне внимания

В Крымске завершено обследование домов сотрудников компании

Из более чем 800 домов в порядок уже приведены 704. Прибывшие на помощь железнодорожники разъезжаются по своим предпочтениям.

Так же, как отмечают специалисты компании, по состоянию на утро вторника 983 человека прошли вакцинацию. «За всё время работы мы получили 70 обращений граждан. Наши железнодорожники просили оказать им помощь при уборке территории, просили решить проблемы с жильём, задавали различные вопросы, – рассказал руководитель оперативного штаба по оказанию помощи пострадавшим, начальник департамента социального развития ОАО «РЖД» Олег Дудкин, – все эти обращения уже отработаны». Выплаты пострадавшим завершились ещё в пятницу – по 20 тыс. руб. получили 759 человек. Продолжается выдача гуманитарной помощи, прибывшей с Московской дороги. В понедельник с этой магистральной пришёл ещё один грузовик с продуктами первой необходимости.



ФОТО: ЛАРИС БОРИНКА

В такой обстановке, как в Крымске, вакцинация жизненно необходима

Всё это время «горячая линия» помощи пострадавшим не прекращает своей работы. Как отмечают в ОАО «РЖД», в ближайшие дни будет проходить обработка собранной на месте информации. Кроме того, пострадавших будут консультировать в том, как правильно формировать документы для получения компенсации за потерю имущества от муниципальных и федеральных властей.

Владислав Кукреш

Обязательная публикация

Сообщение о проведении Внеочередного общего собрания акционеров

Закрытое акционерное общество «НАДИН» (место нахождения: Российская Федерация, 109507, г. Москва, пр-д Ферганский, д. 10 Б, стр.2) 10 августа 2012 года проводит Внеочередное общее собрание акционеров. Место проведения собрания: РФ, г. Москва, ул. Космонавтов, д.13, гостиница «Рест». Форма проведения общего собрания акционеров: собрание. Начало регистрации лиц, участвующих в собрании: 11.45. Начало собрания: 12.00. Дата составления списка лиц, имеющих право на участие в собрании: 12 июля 2012 г.

Ознакомиться с информацией (материалами) к собранию можно 18 июля – 10 августа 2012 г. с 10.00 до 16.00 (по рабочим дням) по адресу: РФ, г. Москва, ул. Космонавтов, д. 13, гостиница «Рест». Предварительно позвонить по телефону 8-903-729-89-10.

Повестка дня:

1. Ликвидация Закрытого акционерного общества «Надин» (далее – «Общество»);
  2. Назначение ликвидационной комиссии (ликвидатора);
  3. Уведомление государственных органов о нахождении Общества в стадии ликвидации;
  4. Поручение ведения процесса ликвидации общества.
- Совет директоров ЗАО «НАДИН»

После отказа автоматики и телемеханики на павелецком направлении Московской дороги применили аварийный регламент пропуска поездов с использованием диспетчерского аппарата станций и средств телефонной связи. Часть поездов отправили по резервному объездному маршруту через Большое кольцо. По словам Сергея Вязанкина, ситуация осложнялась тем, что на данном направлении каждые полчаса ходят

ведь мне ещё от «Павелецкой» в другой конец города добираться». Всю ночь специалисты работали над восстановлением работы светофоров. Было установлено подключение устройств СЦБ по временной схеме. И уже утром вторника разработан специальный график движения пригородных поездов – два рейса отменено, время отставания остальных от расписания колебалось от 15 до 30 минут. Днём удалось

Часть поездов отправили по резервному объездному маршруту через Большое кольцо

аэроэкспрессы до аэропорта Домодедово и обратно. Вечером понедельника на Павелецкий вокзал поезда прибывали с часовым опозданием.

«Я возвращалась с дачи из Белых Столбов поздно, на электричке, которая отходит почти в половине одиннадцатого, – рассказывала жительница Москвы пенсионерка Тамара Родионова. – Но проехали мы недолго, минут 20, и остановились. Потом поехали. Боялась, что на метро не успею,

сократить отставание до десяти минут. Работникам СЦБ предстоит заняться восстановлением релейного помещения, где произошёл пожар. «Заменим оборудование: повреждённый статив – на новый типовой, – рассказал Сергей Вязанкин, – а в будущем в Бирюлёво построим современную микропроцессорную централизацию». Причины возгорания устанавливает дорожная комиссия. Светлана Казанцева



РЕГУЛЯТОР

## Анализ парка

>ОКОНЧАНИЕ | 1

В своём первоначальном варианте проект предполагал, что ОАО «РЖД» и операторы подвижного состава должны были заполнять и отправлять в Минтранс специальные формы. «На согласительном совещании Минэкономразвития и Минюст нам указали, что Минтранс не имеет права устанавливать формы, поэтому мы ограничились в тексте простым перечислением тех сведений, которые нам необходимы», – рассказал «Гудку» начальник отдела экономического анализа и тарифной политики Минтранса Анатолий Чумаков. – Все сведения, которые будут передаваться, носят гриф «коммерческая тайна». НП «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава» обязано информировать о предоставлении подвижного состава по родам груза, о своём парке и его изменениях, а также о средних затратах грузоотправителя, включая плату за предоставление вагона под перевозку и плату за порожний пробег. Как говорит эксперт информационно-аналитического центра партнёрства, начальник департамента маркетинга и развития ОАО «Новая перевозочная компания» Сергей Авсейков, операторы в тестовом режиме уже отработали процесс передачи данных. «В ходе переговоров с авторами приказа были выработаны формы и методики анализа предоставляемой информации», – пояснил он. – Во многом картина будет зависеть от добросовестности участников по своевременности и полноте предоставления информации, так как любые показатели можно интерпретировать только в сравнении с другими. Практика показывает, что со стороны членов совета есть заинтересованность в открытости и правильном анализе, что позволяет им аргументированно защищать свой бизнес». Помимо этого, предполагается, что в Росжелдоре оборудуют специальное рабочее место, которое будет подключено к информационной системе ОАО «РЖД», чтобы получать сведения в режиме онлайн. В ОАО «РЖД» «Гудку» сообщили, что в компании отрицательно относятся к проекту приказа Минтранса и отправили соответствующий отзыв. Перечень сведений, которые компания передаёт в другие ведомства, давно определён в инструкциях. В Минтрансе же говорят, что этих данных недостаточно для полного анализа работы привлечённого парка.

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ

Торги

# Игра с неизвестным

БОЛГАРИЯ НАЧАЛА ПРОЦЕДУРУ ПРИВАТИЗАЦИИ СВОИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

На покупку компании «Болгарские железные дороги «Грузовые перевозки» определились три участника – румынская Grup Feroviar, чешская Advanced World Transport и финансовый инвестиционный фонд Duet Railway Bulgaria. Эксперты не исключают, что он связан с российским ВТБ банком и болгарским КТБ банком.

В июле истёк срок подачи документов на участие в торгах по покупке компании «Болгарские железные дороги «Грузовые перевозки» («БДЖ «Товарни превози»).

Согласно болгарскому закону о приватизации и действующим правилам Агентства по приватизации потенциальные покупатели должны были приобрести так называемый информационный меморандум, в котором даётся полный перечень требований к кандидату и подробное описание процедуры торгов, а также продаваемой фирмы.

Пока эти документы купили три инвестора: компания Grup Feroviar Roman, собственник одного из самых крупных частных железнодорожных перевозчиков в Румынии, чешская Advanced World Transport, один из самых крупных частных железнодорожных перевозчиков Европы. Имя третьего участника долго не раскрывалось. 17 июля стало известно, что это финансовый инвестиционный фонд Duet Railway Bulgaria.

Ряд экспертов высказывают предположение, что место регистрации компании (Кипр), схема работы и лица, связанные с этой компанией, указывают на связь с консорциумом между ВТБ банком и болгарским КТБ банком. Тем более что в марте текущего года ВТБ официально заявил о своём интересе к активу. К сведению: этот консорциум в прошлом году приобрёл по схожей процедуре холдинг Bulgartabak.

Заместитель председателя Болгарской ассоциации экспедиторов, сопредседатель совместной комиссии по вопросам транспорта и коммуникаций Болгаро-Российского бизнес-форума Георгий Минчев также не исключает, что покупателем может стать российская компания.

«Это вполне реальный кандидат. И с точки зрения солидности и серьёзности



ФОТО: АНДРЕЙ ТИХОНОВ

До окончания тендера Болгарии претендентам ждать не менее 140 дней

этот инвестор сомнений не вызывает», – говорит господин Минчев, отмечая, что «хотелось бы, чтобы покупателем был инвестор, который будет заниматься развитием БЖД, а не просто зарабатывать деньги на спекулятивных операциях».

Впрочем, Георгий Минчев указывает, что «неизвестно, для каких целей Внешторгбанк приобретает БЖД – для себя или стороннего покупателя».

Заместитель председателя Болгарской ассоциации экспедиторов рассказал, что

по правилам до объявления окончательных результатов процедуры по продаже и, соответственно, победителей должно пройти ещё около 140 дней.

По мнению господина Минчева, на ход приватизации может оказать негативное влияние тот факт, что для повышения привлекательности «Грузовых перевозок» в пакет активов включили ещё и мосты на парном комплексе «Варна». Об этом на пресс-конференции заявил заместитель министра транспорта Болгарии Камен Кичев.

«По болгарскому законодательству, которое в данном пункте совпадает с европей-

ским, мосты могут принадлежать только тем, кто имеет статус портового оператора. Соответствующая лицензия приобретается по отдельной процедуре концессионирования портовых сооружений. «Болгарские железные дороги» такой лицензии не имеют. Если кто-то механически передал портовую инфраструктуру БЖД, то это может сильно усложнить процедуру продажи», – говорит Георгий Минчев.

Вообще включение активов паромного комплекса в активы «БЖД «Грузовые перевозки» создаёт предпосылки для судебных исков в будущем со стороны конкурирующих участников рынка из-за возможной региональной монополии при обработке грузов в паромном сообщении, считает эксперт.

Впрочем, он уверен, что если нынешняя процедура будет неудачной, то процесс продажи возобновят вновь – с самого начала. «Продавать «Грузовые перевозки» будут до упора», – резюмирует Георгий Минчев.

Следующий шаг после приобретения «информационного меморандума» – это подача заявления официального согласия со стороны кандидатов на участие в самой процедуре торгов. Оно предусматривает внесение депозита в размере 20 млн левов (около 10 млн евро). И это уже сделал Duet Railway Bulgaria.

Фонд подал заявление на проверку по линии ДАНС (Государственное агентство по вопросам национальной безопасности). В случае получения положительного результата кандидат сможет получить доступ к полному информационному бюллетеню по «Грузовым перевозкам» и в дальнейшем подать обязывающую оферту на приобретение компании.

Несмотря на то что другие участники не подали необходимые документы, в Министерстве транспорта и Агентстве по приватизации Болгарии заявили, что препятствий для продолжения процедуры торга не существует. Это почти наверняка означает, что если стороны договорятся по цене и условиям сделки, то Duet Railway Bulgaria приобретет «БЖД «Грузовые перевозки» осенью этого года. Стоимость актива по разным оценкам варьируется от 200 до 300 млн левов (100–150 млн евро).

ГАЛИЯ ШАКИРОВА



Продолжается подписка на **ВТОРОЕ** полугодие 2012 года во всех почтовых отделениях

Подписной индекс для предприятий и организаций 50019

Подписной индекс для индивидуальных подписчиков 19050

Не забудьте подписаться на «Гудок»

«ГУДОК» ВСЕГДА С ВАМИ!

Дополнительная информация:  
+ 7 (499) 262-89-69

PODPISKA@GUDOK.RU



Технологии

## С лучом без машиниста

РАЗРАБОТАНА КОНЦЕПЦИЯ ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ПОЕЗДА, РАБОТАЮЩЕГО НА СОЛНЕЧНОЙ ЭНЕРГИИ

Французский промышленный дизайнер Франциско Люпен (Francisco Lupin) разработал концепцию экологичного высокоскоростного поезда Bombardier, который будет приводиться в движение с помощью солнечной энергии, а управляться – с помощью бортового компьютера.

Концепт был разработан дизайнером в рамках конкурса YouRail Train Interior Design Contest, организованного компанией Bombardier. Разработанная концепция поезда примечательна своим дизайном. Вагоны состоят из лёгких и прочных материалов, окна занимают практически все боковые поверхности, а двери установлены таким

образом, что пассажиры могут беспрепятственно выходить с обеих сторон.

Обтекаемый внешний облик поезда говорит о высоких аэродинамических показателях конструкции, в то же время в целях повышения энергоэффективности поезда при передвижении на высокой скорости в нём применена технология магнитной левитации. При этом подвижной состав приводится в движение с помощью солнечной энергии, а управляет поездом бортовой компьютер.

Таким образом, если пассажиру необходимо выйти из вагона, он должен всего лишь нажать кнопку оповещения, которая находится на подлокотнике каждого кресла в салоне.

«К сожалению, в настоящее время солнечная энергия не является дешёвой энергией», – сказал автор проекта, – так как солнечные элементы и батареи для такого поезда стоят дорого. Тем не менее её использование поможет уменьшить загрязнение улиц крупных городов, а поезда сделать более эффективными и долговечными.

К тому же при введении в эксплуатацию такого транспорта необходимость в линиях электропередачи отпадёт сама собой. Я думаю, что транспортное будущее – за использованием возобновляемых источников энергии в качестве топлива. В настоящее время общественный транспорт выбрасывает в окружающую среду большое количество загрязняющих веществ».

ВАЛЕРИЯ ЛОБКО

реклама

## ООО«РДМ-контакт» выиграло суд

В производстве Арбитражного суда города Москвы рассматривался иск ООО НПП «РДМ» (Республика Молдова) к ООО «РДМ-контакт» (г. Москва) по основаниям поставки на Восточно-Сибирскую железную дорогу якобы фальсифицированной, контрафактной продукции, создающей угрозу безопасности движения на железной дороге, о признании договоров поставки дефектоскопов сплошного контроля УДС2-РДМ-22, заключённых между ООО «РДМ-контакт» и Восточно-Сибирской железной дорогой – филиалом ОАО «РЖД», сделками недействительными, заключёнными с целью, противной основам правопорядка и нравственности, и применение последствий ничтожных сделок.

Арбитражным судом города Москвы было вынесено решение – отказать в полном объеме в удовлетворении иска ООО НПП «РДМ» (Республика Молдова) к ООО «РДМ-контакт» (г. Москва).



Данную информацию можно проверить на официальном сайте Высшего арбитражного суда РФ: <http://arbitr.ru/>

107996, Российская Федерация, Москва, Орликов пер., 5  
тел./факс: 8 (495) 664-20-73, 514-10-95, e-mail: [rdm@rdm-kontakt.ru](mailto:rdm@rdm-kontakt.ru)



Финансы

# Купоны без риска

## Облигациям ОАО «РЖД» снова присвоены высокие рейтинги

ОАО «РЖД» закрыло книгу заявок инвесторов на приобретение облигаций серии 32, купонные платежи по которым привязаны к индексу потребительских цен.

Номинальный объём выпуска составил 10 млрд руб., срок обращения – 20 лет, срок до оферты – 10 лет, купонный период – 6 месяцев.

Как сообщает источник в менеджменте компании, это первый в истории ОАО «РЖД» выпуск облигаций с подобным механизмом расчёта купона (так называемые инфляционные облигации).

Ставка первого и второго купонов по результатам закрытия книги заявок составила 8,95% годовых, что гарантирует инвесторам независимую от инфляции фиксированную доходность в течение первого года. Размеры последующих выплат до оферты являются плавающими и зависят от годового индекса потребительских цен в стране за второй календарный месяц, предшествующий месяцу, в котором начинается соответствующий купонный период.

Выпуск был размещён среди широкого круга инвесторов и без государственной гарантии. При этом приобретателями облигаций выступили как управляющие компании и негосударственные пенсионные фонды, традиционно являющиеся основными инвесторами в долговые инструменты подобной срочности, так и российские и международные банки. Их покупали также инвестиционные компании.

Диапазон процентных ставок по купону, указанных в заявках инвесторов на приобретение облигаций, составил 8,25–9,00% годовых, что оказалось лучше изначального маркетингового диапазона (установлен на уровне 8,75–9,00%).

Организаторами выпуска являются ЗАО «ВТБ Капитал», ОАО «Газпромбанк», ЗАО «Райффайзенбанк», ЗАО «ИК «Тройка Диалог», а расчёты по сделке при размещении облигаций пройдут на фондовой бирже ММВБ 20 июля 2012 года.

Выпуск входит в программу эмиссии внутренних облигаций ОАО «РЖД», общий объём которой составляет 90 млрд руб.

Ведущие агентства присвоили эмиссии «инфляционных облигаций» ОАО «РЖД» высокие кредитные рейтинги. По оценке Moody's, 32-й выпуск облигаций находится на уровне «Aaa1» и имеет стабильный прогноз. Fitch оценили всю программу эмиссии облигаций ОАО «РЖД» и установили рейтинг на уровне «BBB» по международной шкале, что говорит о низких ожиданиях по кредитным рискам.

В обосновании к рейтингам агентства приводят похожие аргументы и отмечают, что они уравнианы с базовым рейтингом эмитента (ОАО «РЖД») и суверенным рейтингом РФ.



ФОТО: СЕРГЕЙ АКИМОВ

«Поскольку ОАО «РЖД» – 100% государственная компания, рейтинг 32-го выпуска облигаций Moody's обусловлен уровнем базового рейтинга ОАО «РЖД» (на уровне «Aaa1») и суверенного рейтинга России (в национальной валюте – «Aaa1»), а также высокой связью компании с правительством. Следовательно, высока вероятность государственной поддержки в случае стрессовой финансовой ситуации», – отмечает менеджер по связям с общественностью Moody's Элеанор Чайлдс.

По мнению аналитиков, суммарный долг компании по отношению к чистой прибыли невелик, что и обуславливает высокий уровень долгосрочного доверия инвесторов, несмотря на планы государства по продаже 25% своего пакета.

«С точки зрения рейтинговых агентств, ОАО «РЖД» всё равно будет пользоваться поддержкой государства, которое сохранит позиции мажоритарного акционера. Поэтому непосредственное влияние на ставки доходности долга ОАО «РЖД» от приватизации будет незначительным. По последним данным РЖД, чистый долг к EBITDA компании составлял на середину 2011 года 0,9 – это низкий показатель для российского и мирового рынка, где принято считать неблагоприятным уровень данного индикатора 3 и более. Общий объём заимствований РЖД на текущий

год составляет около 100 млрд руб. при EBITDA порядка 300 млрд руб.», – говорит главный экономист УК «ФИНАМ Менеджмент» Александр Осин.

Кредитный аналитик Standard & Poor's Сергей Горин выражает мнение своего рейтингового агентства о низких инвестиционных рисках приобретателей облигаций ОАО «РЖД», однако считает возможным незначительное понижение

### Ставка первого и второго купонов по результатам закрытия книги заявок составила 8,95% годовых

рейтинга компании в случае частичной приватизации.

«Уровень финансового долга у РЖД относительно невысокий, – заявил он «Гудку». – В настоящий момент кредитный рейтинг ОАО «РЖД» – «BBB», что соответствует суверенному кредитному рейтингу страны в иностранной валюте и на ступень ниже, чем суверенный кредитный рейтинг РФ в национальной валюте. В случае появления признаков ослабления государственной поддержки ОАО «РЖД», сокращения субсидий и взносов в капитал со стороны государства по сравнению с ожидаемым уровнем или в случае повышения риска приватизации мы можем пересмотреть оценку».

Аналитик «Тройки Диалог» Сергей Гончаров считает положение ценных бумаг на рынке ОАО «РЖД» перспективно устойчивым и говорит, что проблем с погашением долга у компании после частичного выхода государства из капитала не должно возникнуть. «Приватизация даже блок-пакета ОАО «РЖД» – довольно сложный процесс, который, мы не исключаем, может за-

тянуться на несколько лет, – говорит эксперт. – В любом случае после приватизации 25% акций РЖД государство сохранит контроль над компанией и будет влиять на её деятельность, в том числе, как и раньше, оказывая финансовую поддержку. Соответственно, проблем с погашением после частичной приватизации у ОАО «РЖД» возникнуть не должно. Стоит отметить, что у держателей еврооблигаций есть дополнительная защита от дальнейшего выхода государства из капитала ОАО «РЖД». Если доля государства снижается ниже 2/3, у них появляется опцион на продажу данных облигаций по номиналу».

Азалия Идрисова

## ВОПРОС ДНЯ

Следует ли ожидать массовых слияний операторских компаний?



ФОТО: ИГОРЬ УЛАНОВ

Дмитрий Николаев, генеральный директор ООО «ТрансГрупп АС»:

– Правила, которые на сегодня работают на операторском рынке, ведут его к тому, что вместо нынешнего множества компаний останется несколько мощных структур, которые поглотят всех остальных. Эта тенденция отчётливо прослеживается в развитии крупнейших транспортных холдингов. В частности, GlobalTrans или операторских компаний, контролируемых структурами Владимир Лисина. Это объективный процесс, объясняемый самой логикой работы в рыночных условиях: тот, кто крупнее, всегда имеет больший запас прочности и большее пространство для маневра, чем мелкие игроки.

Виталий Гиберт, генеральный директор группы «РейлТрансХолдинг»:

– Тенденция укрупнения операторских компаний очевидна, и работа в данной сфере их менеджментом ведётся в ежедневном режиме. Поэтому новые сделки, которые будут по своей сути либо слияниями, либо поглощениями, неизбежно произойдут. Другое дело, какой резонанс они получат, потому что такая работа ведётся не только крупными компаниями, чьи названия у всех на слуху и каждое публично озвученное действие которых влияет на рынок в целом. Более точным будет прогноз: нас в прогнозируемой перспективе ждёт большое количество подобных проектов на уровне небольших и средних структур. Итогом же станет значительное уменьшение количества операторских компаний.

Дмитрий Мачерет, первый заместитель председателя Объединённого учёного совета ОАО «РЖД»:

– Однозначно ждать новых сделок следует. Хотя дать точный прогноз, между какими именно компаниями и когда они будут заключены, можно лишь на уровне догадок. Никто на стадии предварительных переговоров информацию по таким проектам раскрывать не будет. Но общая закономерность очевидна – выйдя в рыночную среду, операторы должны затребовать о повышении эффективности своей работы, и укрупнение бизнеса в этой связи является одним из основных средств достижения цели. Поэтому тенденции по укрупнению компаний будут сохраняться до того времени, когда будет достигнуто оптимальное соотношение между их количеством, качеством сервиса и потребностью грузоладельцев в объёмах перевозок и видах перевозочных услуг. Пока это соотношение не достигнуто.

Станислав Вартанян, вице-президент транспортной группы FESCO:

– Гарантировать, что нас ждут заметные сделки между игроками операторского рынка, конечно же, нельзя. Но общий ландшафт операторского рынка меняется в сторону укрупнения игроков – это очевидно. Появились новые требования к операторам. Теперь для сохранения своей конкурентоспособности им нужно иметь определённую критическую массу подвижного состава. Оценка её объёма может производиться по разным методикам, я лично склонен определить её примерно в 30 тыс. единиц парка. Объём парка у компаний становится принципиальным фактором сохранения места на рынке. Когда на сети работал инвентарный парк ОАО «РЖД», частные структуры могли выигрывать в борьбе за клиента за счёт более гибкой, чем у естественной монополии, маркетинговой политики. Сегодня и крупнейший структуры, и небольшие компании работают в конкурентной среде, а фактор размера производственных активов резко увеличил свою значимость.

Яков Розин, заместитель генерального директора ЗАО «Институт проблем транспорта и логистики»:

– Укрупнение бизнеса транспортных компаний – долгосрочная тенденция не только в России, но и во всём мире. В равных нормативно-правовых и инфраструктурных условиях более конкурентны компании с крупными активами. Содержание подвижного состава всегда весьма затратно, и эти расходы на один вагон всегда снижаются при увеличении общего числа парка. Это не касается специализированных вагонов, предназначенных для чётко выделенной узкой группы грузовой номенклатуры. Но что касается операторов универсального парка, то здесь сделки по слияниям и поглощениям неизбежны, в том числе и среди крупных компаний. Более того, речь идёт о долгосрочном тренде, поскольку на сегодня железнодорожная отрасль находится лишь на начальном этапе перехода на рыночные принципы работы.

## ПРЕЦЕДЕНТ

# С прицелом на порт

В объединении находят скрытые мотивы

ОАО «Научно-производственная корпорация «Уралвагонзавод» имени Ф. Э. Дзержинского» (УВЗ), ОАО «Мечел» («Мечель») и ОАО «Холдинг Сибуглемет» («Сибуглемет») готовятся к созданию совместного железнодорожного оператора.

Предприятие с названием «Запсиблогистик» будет заниматься перевозкой угля. Но, по мнению многих экспертов, решение о создании СП имеет более стратегический характер, нежели обыкновенное партнёрство в рамках транспортировки и сбыта продукции.

УВЗ, «Мечел» и «Сибуглемет» расширяют своё присутствие в перевозочном бизнесе. Каждый из участников будущего СП уже имеет транспортную «дочку», но создание тройственного союза может укрепить позиции игроков на рынке. Компания должна быть создана до конца лета, она получит около 5 тыс. полувагонов нового поколения производства УВЗ. Известно, что со стороны УВЗ соучредителем выступит транспортная «дочка» «УВЗ-Логистик», об этом сообщил заместитель генерального директора по взаимодействию со СМИ «Уралвагонзавода» Алексей Жарич.

«Сейчас идут переговоры по поводу создания совместного предприятия, в ходе которых и будут определены конкретные сроки и условия вхождения сторон в проект», – говорит Алексей Жарич.

В «Мечеле» же информацию о переговорах отрицают.

«В связи с появившимися в прессе сообщениями о создании совместного предприятия «УВЗ-Логистик», «Сибуглемет» и ОАО «Мечел» сообщаем, что переговоры



ФОТО: WWW.VANINO2PHOTO.NET

на эту тему в данный момент не ведутся», – рассказала «Гудку» начальник отдела по связям с общественностью «Мечела» Мария Колмогорова.

Несмотря на столь противоречивую информацию, обсуждение совместного предприятия вызвало большой резонанс, в частности, из-за сообщения гендиректора УВЗ Олега Сиенко, распространённого СМИ, о планах участия «Запсиблогистик» в приватизации ОАО «Ванинский морской торговый порт». Государство намерено продать пакет в 73% акций ВМТП в 2012 году. Прежде все компании в отдельности – «Сибуглемет», «Мечел» и УВЗ – заявили о своём желании участвовать в конкурсной продаже порта и уже получили разрешение ФАС на его покупку.

Дмитрий Баранов, ведущий эксперт УК «ФИНАМ», придерживается мнения, что создание СП в виде нового железнодорожного оператора прежде всего выгодно са-

Ажиотаж вокруг Ванинского порта уже сказывается на альянсах операторов

мим угольщикам и УВЗ и может появиться новый мощный игрок рынка.

Для «Сибуглемета» и «Мечела» выгода заключается в том, что они получают гарантированную возможность вывоза своей продукции и доставки её потребителям, – отметил он, – что имеет немаловажное значение для функционирования этих предприятий. Для «Уралвагонзавода» же важна возможность поставлять свою продукцию в СП, что в условиях растущей конкуренции между вагоностроителями имеет немаловажное значение. Вряд ли стоит ожидать, что создание СП мгновенно скажется на рынке перевозок и ценах. Хотя бы потому, что СП только создаётся и парк его невелик. С большей долей уверенности можно говорить о том, что СП создаётся не для приобретения порта Ванино. Точнее го-

воря, вариант участия в этом конкурсе скорее всего сторонами рассматривается, но не является определяющим при принятии решения о создании СП. Основная цель, на мой взгляд, – создание перевозчика, способного стать одним из лидеров рынка. И это им вполне по силам».

Другого мнения придерживается аналитик ОАО «ИК РУСС-ИНВЕСТ» Семён Немцов. «Сильная заинтересованность у данных партнёров видится в приватизации Ванинского порта, поскольку кроме УВЗ, «Сибуглемета» и «Мечела» на данный актив претендуют также структуры Владимира Лисина и Олега Дерипаски. И противостоят им совместно предприятию будет намного проще», – говорит Семён Немцов.

Желание «Запсиблогистик» участвовать в приватизации Ванино, считает аналитик ФГ БКС по металлургии Олег Петропавловский, фактически означает альянс трёх до сих пор независимых претендентов на порт.

«У «Сибуглемета» уже есть транспортное СП с Кузбасской топливной компанией с парком полувагонов 2,2–2,3 тыс., – напомнил эксперт. – У «Мечела» тоже есть «Мечел-транс» с собственным парком для перевозки угля. Конечно, возможен вариант, что каждая компания внесёт свою долю в СП вагонами, но это маловероятно. На мой взгляд, основная цель создания предприятия – покупка доли в ОАО «Ванинский морской торговый порт», потому что очевидно, что у консорциума инвесторов больше шансов получить управление портом. И очень маловероятно, что государство отдаст одному игроку порт федерального значения».

Азалия Идрисова



## СОСЕДИ

## Уйти от влияния

ЗА УКРАИНСКИМИ ТАРИФАМИ ПРОСЛЕДИТ НЕЗАВИСИМАЯ КОМИССИЯ



ФОТО: АНДРЕЙ ФИЛАТОВ

По инициативе Министерства инфраструктуры Украины создаётся национальная комиссия регулирования транспорта (НКРТ).

Цель формирования новой структуры – обеспечить эффективное функционирование рынка транспортных услуг на основе баланса интересов общества, субъектов естественных монополий и потребителей услуг транспорта. Создание комиссии – один из пунктов подписанного президентом Украины Виктором Януковичем указа, утверждающего Национальный план действий на 2012 год.

В состав комиссии не включают собственников корпоративных прав хозяйствующих субъектов, осуществляющих деятельность в сфере транспорта. Членами комиссии не должны быть руководители и заместители субъектов естественных монополий.

Координатор реформы транспортной отрасли координационного центра по внедрению экономических реформ при президенте Украины Александр Кава сообщил, что тарифы пока утверждает кабинет министров и Министерство инфраструктуры. НКРТ станет коллегиальным органом в президентской вертикали и не попадёт под влияние правительства. Он считает, что новый орган сделает тарифную политику объективнее.

Эксперт добавил, что повышение тарифов необходимо для нормального функционирования УЗ. Тарифы на Украине на 50% ниже, чем в России, а нехватка средств сказывается на ограниченных возможностях госмонополии по обновлению своего подвижного состава.

ТАТЬЯНА МАКСИМОВА

## ФИНАНСЫ

## Хорошо разместились

GLOBALTRANS УДАЧНО СЪЕЗДИЛ В ЛОНДОН

ВТОРИЧНОЕ РАЗМЕЩЕНИЕ АКЦИЙ НА ЛОНДОНСКОЙ ФОНДОВОЙ БИРЖЕ (LSE) ДЛЯ ГРУППЫ GLOBALTRANS ПРЕВЫСИЛО ОПТИМИСТИЧЕСКИЕ ПРОГНОЗЫ. ВМЕСТО ОЖИДАЕМЫХ \$500 МЛН ЭМИТЕНТ ПРИВЛЕК \$520, ВКЛЮЧАЯ ОПЦИОН ДОРАЗМЕЩЕНИЯ.

Группа размещала акции нового выпуска и 2,3% казначейских акций в форме глобальных депозитарных расписок (GDR; соответствует одной акции), рассчитывая привлечь с рынка около \$400 млн. Ещё на \$50 млн планировалось разместить вторичные акции контрольного акционера оператора – Transportation Investments Holding Limited (TIHL, зарегистрирован на Кипре). Также, как отмечалось на сайте LSE, на \$50 млн TIHL планировал реализовать опцион доразмещения его андеррайтерам (организаторам): Deutsche Bank, J.P. Morgan, Morgan Stanley и «Тройка Диалог». Одну GDR инвесторам предлагали за \$16–17,25.

Однако в ходе роуд-шоу Группа приняла решение сузить диапазон размещения до \$16,25–16,5 за GDR. И в конечном итоге цена одной расписки составила \$16,5. Маневр привёл к тому, что Globaltrans, продав более 24,2 млн GDR (эквивалентные 20,6 млн акций нового выпуска плюс 3,6 млн казначейских акций), привлек \$400 млн. А TIHL, увеличив первоначальное предложение, чтобы удовлетворить повышенный спрос инвесторов, продал 4,227 млн GDR на \$70 млн.

Таким образом, общий объём привлечённых средств составил \$470 млн. Кроме того, в течение 30 кален-



ФОТО: ВЛАДИМИР ТАСС

В ЛОНДОНЕ ДОВЕРЯЮТ GLOBALTRANS

дарных дней будет исполнен опцион доразмещения, предоставленный банкам со стороны TIHL. Это добавит Группе ещё \$50 млн средств, а также увеличит её показатель free float (акции в свободном обращении) до 48,7% от выпущенного акционерного капитала.

«Интерес к нашей стратегии роста, основанной на возможностях, возникающих при либерализации и консолидации российского железнодорожного рынка, выразился в сильном спросе со стороны инвесторов. История прибыльного роста Группы и способность создавать стоимость для акционеров стали основами успеха нашего предложения, которое было значительно переподписано», – отметил в сообщении LSE генеральный директор Globaltrans Сергей Мальцев.

Акционер Группы Андрей Филатов добавил, что высокий спрос на акции был со стороны инвесторов США и

Европы. Назвать их и предложить другие комментарии в Globaltrans отказались. При этом в сообщении LSE говорится, что среди них – некоторые члены руководства и совета директоров оператора, которые приобрели в рамках предложения GDR на сумму \$3,9 млн.

«Несмотря на тот факт, что Globaltrans закрыл книгу заявок SPO (вторичное размещение на рынке акций. – Ред.) с переподпиской, предполагаемая цена размещения оказалась ниже среднего значения ранее объявленного ценового диапазона. Это указывает на готовность инвесторов инвестировать в активы только при условии размещения с дисконтом», – отмечает ана-

литик «ТКБ Капитал» Татьяна Задорожная.

По мнению генерального директора ООО «INFOLine Аналитика» Михаила Бурмистрова, размещение Группы следует признать «чрезвычайно успешным».

«Ключевым направлением инвестирования привлечённых средств, на наш взгляд, станет реализация сделок слияния и поглощения. В первую очередь это планируемая сделка по приобретению компании «ММК-Транс», так как приобретение новых грузовых вагонов сейчас экономически менее целесообразно, чем покупка действующих компаний-собственников и операторов», – говорит эксперт.

МАРГАРИТА МЕНЬШАКОВА

## Справка «Гудка»

По данным Росстата и в соответствии с финансовой отчётностью Группы, после недавней покупки грузового оператора ООО «Металлоинвесттранс» её доля на российском рынке грузовых железнодорожных перевозок в 2011 году составила 7%. Ожидается, что к концу августа 2012 года вагонный парк Globaltrans будет составлять около 64 тыс. единиц.

## УПРАВЛЕНИЕ

## Рост делением

«ГАЗПРОМТРАНС» ХОЧЕТ ДАТЬ СВОЕЙ СТРУКТУРЕ ЮРИДИЧЕСКОЕ ЛИЦО

КОМПАНИЯ «ГАЗПРОМТРАНС» ПРЕДСТАВИЛА ОАО «Газпром» проект преобразования своего Ямальского подразделения в отдельную операторскую компанию.

Директор по стратегическому развитию ООО «Газпромтранс» Анатолий Ващенко рассказал «Гудку», что общая сумма активов, которые предлагается передать новой структуре, составит около 3,5 млрд руб.

«Основная часть этой суммы придётся на передаваемую спецтехнику, это более 3 млрд руб., – сообщил он. – Подвижного состава будет передано на сумму более 100 млн руб., порядка 250 единиц вагонов различных типов. Плюс оборудование на сумму более 50 млн руб. Выделив в самостоятельную структуру отделение нашей компании, работающее на отдалённом полигоне, мы дадим ему возможность более оперативно принимать решения по организации своей производственной деятельности. Мы же на правах «материнской» структуры сможем взять на себя вопросы долгосрочного планирования развития новой компании».

Аналитик по транспортной отрасли группы компаний «Брокеркредитсервис» Игорь Краевский считает, что такое решение наверняка будет сопровождаться издержками, связанными с проведением процедур разграничения полномочий, уточнения сфер компетенции и оформления актов передачи имущества.

«Объёмы возможных издержек при решении данных вопросов зависят от того, насколько квалификация менеджмента позволит провести все необходимые мероприятия в рамках стандартных процедур создания самостоятельных юридических лиц на базе структурных подразделений компании, – отметил эксперт. – Если издержки будут минимальны, то их перевесит положительный эффект за счёт появления у ООО «Газпромтранс» дочерней структуры в статусе юридического лица, способной оперативно принимать решения исходя из специфики своего полигона».

По словам заместителя начальника Свердловской дороги Петра Есаулова, в случае выделения в самостоятельную операторскую структуру Ямальского отделения «Газпромтранс» необходимо учитывать уже начавшиеся работы по



ФОТО: ИТАР-ТАСС

На Ямале появится свой оператор

развитию в Уральском регионе северного широтного хода.

«Существуют соответствующие соглашения между ОАО «РЖД» и ОАО «Газпром» о создании специализированной проектной компании, – говорит он, – которая будет заниматься окончанием строительства незавершённых линий Коротчаево – Новый

будут переданы в уставный капитал уже существующей Ямальской железнодорожной компании, которая займётся достройкой сама с последующей их самостоятельной эксплуатацией. Поэтому для того, чтобы на Ямальском полигоне смогла эффективно работать какая-либо вновь создаваемая структура, в том числе и за счёт придания статуса юридического лица подразделениям уже существующих операторов, ей придётся

Такое решение наверняка будет сопровождаться издержками, связанными с проведением процедур разграничения полномочий

Уренгой, Пангоды – Уна и Пангоды – Надым. Соглашение предусматривает, что либо эти участки будут достроены совместными усилиями газовиков и железнодорожников, либо соответствующие суммы

заключать соответствующие договоры и с ОАО «РЖД», и с ЯЖК. Притом что она рассчитывает самостоятельно осваивать имеющуюся и будущую грузовую базу».

ЛЕОНИД ГРИГОРЬЕВ

## МАРШРУТ

## Скоростным на реку

НОВОСИБИРСК И ЯКУТИЮ СВЯЗАЛ НОВЫЙ СЕЗОННЫЙ СЕРВИС

ЗАО «ЕВРОСИБ СПБ – ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ» ПОДГОТОВИЛО СЕРВИС ПО УСКОРЕННОЙ ДОСТАВКЕ КОНТЕЙНЕРОВ ИЗ НОВОСИБИРСКА В ЯКУТИЮ.

Грузы будут отправляться еженедельно контейнерным поездом со станции Иня-Восточная Западно-Сибирской дороги, обслуживающей новосибирский терминал «Евросиб», на станцию Лена (перевалка) (Осетровский речной порт) с возвратом порожних контейнеров в Новосибирск.

Как сообщили в компании, контейнеры возвращаются в Новосибирск порожними, поскольку основной грузопоток идёт на Якутию. Возят в контейнерах в основном строительные материалы и товары народного потребления.

«Новый сервис ориентирован на груз, следующий из Новосибирска в Якутию в период навигации по реке Лена. В краткосрочной перспективе, учитывая сезонность перевозок, наша компания поставила себе задачу закрепить на этом направлении, захватив как минимум 50% всего объёма груза и обеспечив его консолидацию на терминале в Новосибирске», – отметил директор ЗАО «Евросиб СПб – Транспортные системы» по продажам и экспедированию мультимодальных и контейнерных перевозок Виктор Иванов.

Маршрут Новосибирск – Якутия стал уже вторым проектом «Евросиб СПб – ТС» наряду со сквозным сервисом Москва – Новосибирск – Москва (совместно с ООО «Восточная стивидорная компания»).

По словам Виктора Иванова, дополнительных вложений



ФОТО: СЕРГЕЙ ПОЛИН

Теперь контейнеры быстро доберутся до Якутии

как таковых запуск проекта не потребовал. В рамках нового сервиса компания использует собственные ресурсы: платформы и терминал. А контейнеры клиент предоставляет самостоятельно.

«Главное преимущество проекта – скорость, а также возможность клиента планировать дальнейшее движение контейнеров после выгрузки в Осетровском порту. Наша компания обеспечивает отправку контейнерного поезда по строгому расписанию, при этом скорость доставки занимает вдвое суток вместо обычных на этом направлении пяти», – подчеркнул Виктор Иванов.

## КАДРЫ

## С мира по менеджеру

ГРУППА RAIL GARANT ПОМЕНЯЛА ЧАСТЬ УПРАВЛЕНЦЕВ.

Как сообщили в пресс-службе Группы, заместителем генерального директора по эксплуатации и технической политике Rail Garant назначен Игорь Тягунов. Также топ-менеджмент Rail Garant пополнил Михаил Агеев, ранее проработавший более 7 лет в различных структурах другой транспортной компании – Globaltrans. Он назначен на должность руководителя дирекции по стратегии и инвестициям. В зону его ответственности будет входить ведение всей инвестиционной деятельности компаний группы, а также сопровождение и координация сделок M&A.

Прежде Игорь Тягунов более 6 лет занимал должность технического директора в компании-операторе «Транстарант». «Основными задачами Игоря Тягунова на новом месте станут оптимизация структуры технического блока RG, минимизация расходов на содержание подвижного состава, обеспечение содержания вагонного парка в исправном состоянии, а также развитие конкурентных преимуществ Группы компаний за счёт организации пунктов подготовки, текущих и плановых видов ремонта вагонов», – сообщили в пресс-службе RG.

«Сегодня одной из приоритетных задач Группы является построение эффективной системы логистики и маркетинга, – отметил источник в RG. – Для этого в структуре Rail Garant сформировано соответствующее подразделение. Руководителем данного направления назначен Евгений Прилепин, ранее занимавший должность директора по производству Второй грузовой компании. Основной задачей нового подразделения станет построение единой системы показателей эффективности и развитие маркетингового подхода при формировании различных политик Группы компаний Rail Garant».

КОНСТАНТИН МОЗГОВОЙ

## КАДРЫ



Благодарность

Подарок на юбилей



Прошу выразить через вашу газету мою искреннюю благодарность бывшему губернатору Свердловской области Александру Сергеевичу Мишарину, начальнику Свердловской железной дороги Алексею Юрьевичу Миронову, заместителю начальника дороги по Нижнетагильскому региону Владимиру Леонидовичу Герусу и всем тем, кто помог мне в ремонте квартиры.

А дело было так. В прошлом году после встречи губернатора с железнодорожниками Серовского узла я накануне своего 80-летия обратилась к нему с просьбой посодействовать в ремонте квартиры. Более 40 лет я проработала в Серовском отделе рабочего снабжения, откуда и ушла на пенсию с должности начальника. Столько же лет отдал дороге и мой муж, который работал в депо машинистом. Оба мы почётные железнодорожники.

После его смерти в 2006 году мне пришлось нелегко. Я инвалид 1-й группы, пенсия небольшая, да и та почти вся уходит на лекарства, оплату коммунальных услуг, скромное питание. Так что своими силами, которых и так осталось мало, мне ремонт было не поднять. Потому и решилась обратиться с такой просьбой к губернатору, не очень-то надеясь на успех, ведь он человек занятой.

Какова же была моя радость, когда спустя некоторое время работники дистанции гражданских сооружений № 8 Нижнетагильского и Серовского участков завезли материалы, а бригада маляров и плотников приступила к ремонту.

Владимир Леонидович Герус, несмотря на занятость, находил время проводить, как идут работы. Но и без его контроля мастера делали своё дело на совесть, ремонтировали быстро и качественно, любо-дорого посмотреть. Так что свой юбилей я справляла уже в обновлённой, светлой и уютной квартире.

Тепло поздравили меня бывший заместитель начальника дороги В.М. Колтунок, председатель Совета ветеранов дороги А.П. Родионов и, конечно, же родной коллектив. Вот только у Екатеринбургского филиала ОАО «ЖТК», видимо, не нашлось времени сказать несколько тёплых слов юбиляру. Ничего, переживём.

Спасибо вам, добрые люди, за ваше внимание и сердечность, за память, за то, что не отмахиваетесь от нас, пенсионеров, помогаете чем и как можете. Здоровья вам всем и благополучия.

С уважением,

**ТАМАРА СЕРГЕЕВНА ЗУДИХИНА,**  
почётный железнодорожник,  
заслуженный работник торговли  
Серов

ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

Перевели на ежедневку

При переходе на участковый метод работы обходчиков и монтеров пути стало меньше

– У нас в Белокалитвинской дистанции пути Северо-Кавказской дороги произошёл несчастный случай: погиб один из обходчиков службы пути и искусственных сооружений. Он был сбит на перегоне в нерабочее время. На собрании нам объявили о сокращении и даже закрытии всей службы с формулировкой «боязнь за жизнь обходчиков». А ведь многие проработали здесь десять и более лет. Законно ли такое решение?

Работники станции Белая Калитва

– В Белокалитвинской дистанции пути Северо-Кавказской дирекции инфраструктуры ранее имелся эксплуатационный штат обходчиков пути и искусственных сооружений (12 человек) для осмотра и содержания участков пути, в том числе мостов на 48-м, 87-м и 137-м километрах дороги. Для них был установлен сменный режим работы.

Руководство службы пути приняло решение сократить трёх работников данной категории и перевести их на ежедневный режим работы. Причиной такого решения стал переход на участковый метод работы и изменение технологии организации работ по текущему содержанию пути и искусственных сооружений, что привело к уменьшению необходимого числа монтеров пути (на текущем содержании) и об-



ходчиков. При этом их функции и должностные инструкции не изменились.

В настоящее время работы по текущему содержанию пути в Белокалитвинской дистанции, в том числе осмотры участков и искусственных сооружений, производятся в соответствии с действующими нормативными документами ОАО «РЖД» и Северо-Кавказской дороги.

Результаты проведённой проверки указанных в обращении фактов показали, что

Сменный режим работы для обходчиков может быть изменён на ежедневный

действия руководства службы пути и Белокалитвинской дистанции обоснованны и правомерны.

**Андрей Баданин,**  
заместитель начальника  
Северо-Кавказской дирекции  
инфраструктуры  
по эксплуатации

Наставник

Несгибаемый сибиряк

На Александре Леденёве всё хозяйство держится

«Хочешь написать о Леденёве? Правильно! На нём всё бийское направление дороги держится уже много лет», – одобрил идею Александр Петрович Колесников, десять лет проработавший заместителем начальника Алтайского отделения Западно-Сибирской железной дороги по кадрам и социальным вопросам.

Машинист-инструктор локомотивного депо Барнаул Александр Леденёв, кавалер ордена Дружбы, живёт и работает в Бийске, где рельсовый путь вообще обрывается и откуда до сортировочной станции Алтайская полторы сотни километров, а до Барнаула и того больше. И другой географии, кроме далёких вершин Горного Алтая и разлива слившихся Бии и Катуня, для него не было никогда. Здесь родился, здесь обрёл профессию, здесь верой и правдой служит ей уже 32 года.

– Когда Александр Михайлович начинал свою биографию машиниста-инструктора 19 лет назад, в Бийске было оборотное депо – 4 колонны в грузовом и пассажирском движении, штат локомотивщиков 350 человек, – рассказывает Александр Колесников. – Коллектив был молодой, средний возраст машинистов 27–30 лет. А какие были руководители: Михаил Володяев, Геннадий Стрипков, Геннадий Тополяк... Их трудами целая плеяда мастеров вождения тепловозов выращена. Среди них и Леденёв, как оказалось, самый упорный и стойкий, о таких ещё говорят: нестибаемый. Все сложности, связанные с реорганизацией депо в подменный пункт, на своих плечах вынес, через сердце пропустил.

С 1999 года на нём всё хозяйство локомотивщиков в Бийске держится: и коллектив машинистов, уважавший ныне до колонны в маневровом движении, и оставшиеся тепловозы, и вся локомотивная инфраструктура двух объединённых станций – Бийска и Черновки, и ещё 25 человек персонала помимо основного штата.

Пассажирские и грузовые поезда приводят в Бийск машинисты колонн из Барнаула и Алтайской. С грустью и лёгкой завистью смотрят на них местные: когда-то и они водили магистральные локомотивы по необъятным алтайским просторам. Вслух ностальгические чувства подчинённых Александр Михайлович называет слабостью, порой даже корит за них: «Хорошо работать надо везде, в том числе и на манёврах», – но и у самого нет-нет, да и зашемит сердце от воспоминаний.

Вернувшись из армии, он окончил курсы и пять лет проработал помощником машиниста, заочно учась в Тайгинском железнодорожном техникуме. Назначение машинистом, помнится, отмечали всей семьёй, в которой знали цену успеха: на дороге трудились дед и отец, брат водил поезда. (Пройдёт время, и дочь Александра Михайловича, получив диплом педагога, предпочтёт школе транспорт, поступит в резерв проводников, а позже окончит железнодорожный вуз и станет инженером.)

А у Леденёва-старшего смолоду всё было, как у многих: машинист грузового движения, затем – пассажирского, учёба, работа над собой, а в 33 года его назначили машинистом-инструктором.



– Я не помню, – говорит, – чтобы был лес рук в ответ на вопрос: кто хочет быть машинистом-инструктором? Но должность эта важная для транспорта, назначили – значит тяни свой воз в полную силу.

Этим в своей работе и руководствуется уже много лет: не хвалюсь успехами, не молю глаза начальству, несёт свою ношу на широких плечах и бросать не собирается.

Председатель профсоюзного комитета депо Владимир Экгардт сам из машинистов-инструкторов и надёжность этих плеч знает.

– И что, только за одно это его наградили орденом? – провоцирую на искренний ответ профсоюзного лидера.

– Конечно же, нет, – серьёзно отвечает Владимир Экгардт. – За преданность профессии, за то, что уже почти полтора десятка лет добросовестно тянет один из самых сложных участков в локомотивном хозяйстве – подменный пункт, за умелое руководство людьми...

Сегодня эксплуатационное депо Барнаул включает в себя 8 подменных пунктов, созданных вместо существовавших когда-то локомотивных депо в крупных узлах – Кулунде, Бийске, Рубцовске и других. Руководить ими за много километров от базового депо сложно, и далеко не всем это удаётся. Подменный пункт Леденёва уже много лет по всем параметрам лучший в регионе. Александр – настоящий хозяин: всё видит, всё знает... Вот один маленький, но показательный пример – накануне субботника молодые руководители атакуют командный

Александр Леденёв верой и правдой служит дороге уже более 30 лет

состав депо: дайте лопаты, дайте мётлы... А Леденёв никогда ничего не просит, у него всё ещё с прошлых лет припасено, всё по полочкам разложено.

И коллектив он кнутом не погоняет, увлекает собственным примером: на работе уже в 6 утра и трудовой день у него 14–15 часов. Его трудолюбие, ответствен-

Хорошо работать надо везде, в том числе и на манёврах

ность убеждают подчинённых сполна отдаваться делу.

Вот ещё один показательный пример: на Западно-Сибирской магистрали учреждены знаки «Лучшему машинисту» трёх степеней. Имеющих знаки всех трёх степеней на дороге единицы. Ведь полный кавалер – это высшее признание аса стальных дорог. Так вот, в колонне Александра Михайловича численностью 35 человек – маневровой, подчеркнём, колонне – машинист Геннадий Зарецкий трижды отмечен знаком «Лучшему машинисту», Георгий Котенко награждён знаками 3-й и 2-й степеней, недавно почётная награда вручена Виктору Гилеву. Это ли не показатель уровня работы машиниста-инструктора с людьми!

О них, о людях, головная боль Леденёва. Ситуация в самом деле непростая. Формиро-

валась колонна из опытных, но на тот момент молодых машинистов, а сегодня большинство из них уже за пятьдесят. Приближается время ухода на пенсию. Но кем заменить ветеранов? Мастерство и крепкое здоровье помогали им долгие годы обходиться без помощников, работали всей колонной в одно лицо. Стать машинистом в одночасье невозможно, нужно накопить опыт, проработав не менее 3–5 лет помощником. А где их взять, эти 3–5 лет? Нет их. Леденёв хоть

со скепсисом, но и с очевидным интересом присматривается к эксперименту руководства депо: молодого инженера, окончившего ОмГУПС, но решившего стать машинистом, после окончания курсов интенсивно обучают в должности помощника, рассчитывая через полгода практики доверить ему правое крыло локомотива.

Скепсис машиниста-инструктора понятен:

– Мы до всего доходили трудом, – говорит он, – у молодых этой тяги к труду нет, большинству подай всё и сразу, а так не бывает!

– Ничего, побурчит и перестанет, – уверяет Владимир Экгардт. – Леденёв – наставник замечательный, и за судьбу колонны можно быть спокойным.

**Александр Шамов**  
Бийск

РАЗЪЯСНЕНИЕ

Гарантии по обязательствам

Если имущество организации внесено в уставный капитал компании, можно рассчитывать на льготы

– Обращаюсь к вам от имени учителей железнодорожной школы № 90, вышедших на пенсию до 1998 года. С 1 января 2012 года меня и многих моих бывших коллег лишили социальных гарантий, хотя раньше мы могли рассчитывать на бесплатный проезд на железнодорожном транспорте, получение ежемесячной материальной помощи, медицинские услуги. Разве мы не имеем права пользоваться льготами?

**Лариса Шишкина**  
Балашов

– Уважаемая Лариса Дмитриевна! В соответствии со статьёй 4 Федерального закона от 27 февраля 2003 года № 29 «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» уставный капитал ОАО «РЖД» сформирован путём внесения в него имущества организаций федерального железнодорожного транспорта. Перечень этих организаций утверждён Правительством РФ (распоря-



жение от 11 августа 2003 года № 1111р).

Согласно Коллективному договору ОАО «РЖД» неработающим пенсионерам, в том числе уволенным в связи с выходом на пенсию из организаций железнодорожного транспорта до создания компании, предоставляются различные социальные гарантии. Однако речь идёт только о тех организациях, имущество которых внесено в уставный капитал ОАО «РЖД». Компания является правопреемником

только по их обязательствам. Неработающие пенсионеры, уволенные в связи с выходом на пенсию до 1 октября 2003 года из таких организаций, могут рассчитывать на социальные льготы.

Имущество большинства школ, школ-интернатов, детских садов и др., в том числе и железнодорожной школы № 90, из которой вы были уволены в связи с выходом на пенсию, не вносилось в уставный капитал ОАО «РЖД», а их обязательства не передавались компании по сводному передаточному акту. Поэтому сохранить вам льготы и социальные гарантии (включая право бесплатного проезда на железнодорожном транспорте, получение ежемесячной материальной помощи и др.), предусмотренные Коллективным договором компании для неработающих пенсионеров, к сожалению, невозможно.

**Елена Иванова,**  
заместитель начальника  
департамента управления  
персоналом ОАО «РЖД»



## ИССЛЕДОВАНИЕ

## Не один глоток

Молодёжь  
злоупотребляет  
спиртными напитками,  
не выходя из дома



Употреблять алкоголь подростки начинают уже с 13 лет.

Таковы результаты исследования, проведённого экспертами Центрального НИИ организации и информатизации здравоохранения. Оказалось, что 33% юношей и 20% девушек регулярно выпивают. «Самое страшное, что девочки начинают опережать мальчиков по этим показателям, — отмечает первый заместитель директора НИИ Юлия Михайлова. — И это при том, что алкоголизм у женщин развивается намного быстрее».

Около 60% подростков признались, что впервые попробовали горячительные напитки на семейном торжестве, однако зачастую это произошло раньше, чем нужно.

Психолог психологического центра «Диалог» Марина Аксёнова говорит, что проблема не в том, разрешают родители или нет выпивать вместе с ними, а в отношении к тому, что делает их ребёнок. «Конечно, если родитель ставит жёсткий запрет, подросток на нём фиксируется. С другой стороны, не реагировать на эту ситуацию тоже нельзя. В таком возрасте авторитетом становятся сверстники, а не родители, и ребёнок старается закрепиться в молодёжной среде, социализироваться. Поэтому на эту тему со своим чадом нужно разговаривать», — считает она.

Психолог уверена: если после обнаружения за пагубным занятием ребёнка отругать, он будет скрывать то, что его волнует, но, скорее всего, не остановится. Повышение возраста, с которого человек может приобретать алкогольную продукцию, Марина Аксёнова тоже считает малоэффективным. «Если его повысят до 21 года, это не будет означать, что люди младшего возраста перестанут употреблять алкогольные напитки, просто им станет сложнее найти место, где этот напиток продадут. А учитывая наши традиции, когда практически все торжества отмечают, поднимая бокал, одна только государственная мера вряд ли поможет. Сработать она может при условии, если родители будут стремиться вырастить своих детей здоровыми», — говорит она.

НАТАЛЬЯ САВЕЛЬЕВА

## Армия

## Паспортный контроль

За призывниками до пенсии будут присматривать с помощью электронных документов

МИНОБОРОНЫ ВОСПОЛЬЗУЕТСЯ СОВРЕМЕННЫМ МЕТОДОМ СЛЕЖЕНИЯ, ЧТОБЫ СИСТЕМАТИЗИРОВАТЬ ДАННЫЕ ПО КАЖДОМУ ПРИЗЫВНИКУ И ПОМОЧЬ ВОЕНКОМАТАМ ЛОВИТЬ УКЛОНИСТОВ ОТ АРМЕЙСКОЙ СЛУЖБЫ.



Со следующего года ведомство заведёт на каждого призывника электронный паспорт с информацией о его владельце. Об этом сообщил начальник направления призыва Генерального штаба Вооружённых сил полковник Алексей Князев.

Отслеживать призывников будут с рождения и до пенсии, причём вне зависимости от того, служил гражданин в армии или нет.

Электронные паспорта призывников внедряются в рамках автоматизированной информационной системы. «Разработка системы «Электронный паспорт призывника» завершается, и с 1 января будущего года мы намерены внедрять такие паспорта по стране», — заявил полковник. Документ заменит все военно-учётные документы.

Электронный паспорт мог появиться и раньше — в 2011 году, но тогда многие регионы были технически не готовы к их внедрению. По словам ди-

ректора фонда «Правовая миссия» Алексея Табалова, сейчас не возникнет проблем при внедрении разработки в регионах. Это программа федерального значения, поэтому все необходимые условия будут созданы государством, а деньги выделит из федерального бюджета.

Заводить отдельные паспорта на призывников не имеет смысла, уверен Алексей Табалов.

«Чтобы перевести в электронную форму все карточки призывника, за основу надо брать разработку электронного паспорта, который собираются внедрять для всех граждан. В этот документ надо просто добавить информацию,

которая необходима Минобороны. Если каждое ведомство будет создавать свои паспорта, появятся схожие разработки, причём на них будут выделены приличные бюджетные суммы, что будет неэффективным использованием ресурсов государства», — считает директор фонда.

Переход на электронную форму работы с призывниками избавит от многих случаев, когда из личных карточек призывника теряется информация. Если будет создана единая система, куда в электронной форме войдут карточки призывников, это избавит граждан от многих проблем с военкоматами. «Идея неплохая, но всё будет зависеть от её реализации. Личная информация призывников не должна находиться в свободном доступе, поскольку это будет нарушением закона о персональных данных. Никто не захочет, чтобы сведения о его болячках попали в общедоступную сеть. В этом направлении надо приложить максимум усилий, чтобы исключить сторонний доступ к электронной системе», — пояснил Алексей Табалов.

ОКСАНА ЮСОВА

## Безопасность

## У каждой няньки

Взрослые заботы не должны портить отдых детей в лагерях

Наталья Бурова,  
ЗАМЕСТИТЕЛЬ  
ПРЕДСЕДАТЕЛЯ  
РОСПРОФЖЕЛА



ФОТО: РОСПРОФЖЕЛ

Каждый год более 60 тыс. детей сотрудников ОАО «РЖД» отдыхают в загородных лагерях. За ходом оздоровительной кампании тщательно следят в том числе и профсоюзные органы.

— Наталья Владимировна, на что в первую очередь обращаете внимание во время проверок в детских лагерях? — Во-первых, на то, как организована педагогическая работа с детьми, питание, медицинская помощь, заполняемость лагерей, смотрим на техническое состояние корпусов, пищеблока, котельной. Кроме этого, при открытии любой смены лагеря директором должны быть подготовлены приказы о сохранности жизни и здоровья детей и противопожарной безопасности. Каждый работник лагеря в обязательном порядке под роспись с ними должен ознакомиться. С детьми, естественно, проводится спортивная работа, организуется купание в водоёмах или бассейне. По случаю проведения этих мероприятий должны быть оформлены соответствующие документы, определены ответственные. Ну и, конечно, проверяем план-сетку на смену, то есть что конкретно в каждом отряде запланировано. Её подписывают директор и его заместитель по воспитательной работе.

— В лагерях, которые вы посетили в этом году, были какие-то недочёты?

— Нарушений мы не обнаружили, но были недостатки в оформлении ряда необходимых документов — это поправимо. Хотела бы обратить внимание руководителей, что во время выездов с территории лагеря необходимо обязательно оформлять приказы о возложении обязанностей на заместителей. Если территорию лагеря покидают воспитатели и вожатые, приказ также должен быть подготовлен. Некоторые это делать забывают.

— А как обстоят дела с пищеблоками? Сейчас в городах прокатилась волна протестов родителей, которых не устраивает питание их детей в школах и детских садах. В наших лагерях всё спокойно?

— Спокойно. Во всех лагерях, которые мы посетили, для детей организовано пятиразовое питание. В сутки на питание ребёнка выделяется от 180 до 250 рублей. Мы также отслеживаем, с кем заключаются договоры на поставку продуктов. С частными лицами не работаем, хоть у них и можно иногда купить что-то дешевле, — только известные компании, имеющие сертификат на каждый про-



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАТОВ

В ЛЕТНЕМ ЛАГЕРЕ ДЕТИ МОГУТ НЕ ТОЛЬКО ОТДОХНУТЬ, НО И НАУЧИТЬСЯ ЧЕМУ-ТО ИНТЕРЕСНОМУ

дукт. Газировка, фастфуд и полуфабрикаты запрещены. Чтобы посмотреть настоящее положение дел, я иногда задаю провокационные вопросы: мол, были в соседнем отряде, там сказали, что плохо кормят. И если питание действительно оставляет желать лучшего, ребёнок всегда проговорится. Если оно отвечает нормам, дети будут дружно отрицать моё утверждение.

От квалификации вожатого, воспитателя, медицинского работника, повара и любого работника обслуживающего персонала зависит успех общего дела

— По окончании оздоровительной кампании Роспотребнадзор ежегодно предъявляет замечания к состоянию лагерей и просит их исправить. Почему в летние месяцы они не обнаруживаются?

— Замечания после окончания кампании больше касаются технической стороны: плитку заменить, потолок побелить, приобрести дополнительное оборудование. И это даже хорошо, так как при составлении плана подготовки лагерей к приёму детей на следующий год все замечания Роспотребнадзора должны быть в обязательном порядке учтены.

Конечно, многие детские здравницы требуют переоснащения, и такая работа проводится. Руководители железных до-

рог и профсоюзные организации готовят предложения по их развитию, которые департамент социального развития ОАО «РЖД» обобщает и выносит на рассмотрение в инвестиционный комитет. Есть уже и положительные примеры: на Куйбышевской дороге, например, в лагере «Услада» в этом году сделали капитальный ремонт, и теперь санузелы и душевые кабины находятся в каждой комнате ребёнка. Так должно быть везде, и мы к этому стремимся.

— Профсоюз проводит плановые проверки?

Да, но руководство лагеря не знает наверняка, в какой день мы приедем. Детские лагеря проверяют дорпрофжеты, дирекции социального развития, департамент социального развития, санэпидемстанции (не реже трёх раз в неделю контролируют качество воды, состояние пищеблоков и т.д.). На мой взгляд, наши посещения должны рассматриваться как помощь, а не как проверка: мы ничего не «выискиваем», а готовы оказать практическую помощь в решении любого вопроса.

— Как проверяете тех, кто работает с детьми в летние месяцы?

— Естественно, у всех должно быть в наличии действующие медицинские книжки, все сотрудники должны пройти

подготовку, соответствующую своему профилю работы. Общеизвестно, что кадры решают всё, поэтому от квалификации вожатого, воспитателя, медицинского работника, повара и любого работника обслуживающего персонала зависит успех общего дела. Ведь наши работники им доверяют самое главное — жизнь и здоровье своего ребёнка.

— За последний месяц вы посетили несколько лагерей. Какие-то предварительные выводы о ходе летней кампании уже можно сделать?

— С состоянием лагерей всё в порядке, но мы обратили внимание на уровень заработной платы вожатых и воспитателей. На мой взгляд, он не соответствует той мере ответственности, которую сотрудники несут за жизнь и здоровье детей. В этом виновата не система РЖД — такая ситуация сложилась в целом по стране. В России установлена минимальная оплата труда, и компания её выдерживает. Но всё-таки как социально ответственный работодатель мы должны подумать, как её увеличить. В задачи персонала входит ведь не просто проводить детей в столовую и обратно, но и провести с ними занятия, научить чему-то. Поэтому вопрос повышения заработной платы вожатым и воспитателям нами уже поставлен, и мы надеемся, что он будет решён в пользу работников. А сейчас хочется поблагодарить всех сотрудников загородных оздоровительных лагерей за их труд и пожелать всем нам успешного проведения детской оздоровительной кампании.

БЕСЕДОВАЛА НАТАЛЬЯ САВЕЛЬЕВА

## Доходы

## Прибавка в четверть

Соцработников оценят по эффективности

ЗАРПЛАТА СОЦИАЛЬНЫХ РАБОТНИКОВ СО СЛЕДУЮЩЕГО ГОДА НАЧНЁТ УВЕЛИЧИВАТЬСЯ НА 20–25% ЕЖЕГОДНО, ЕСЛИ ОНИ БУДУТ ЛУЧШЕ ТРУДИТЬСЯ.

В Министерстве труда и соцзащиты пообещали работникам социальной сферы прибавку к зарплате, но с некоторыми условиями. «Мы ожидаем, что средняя заработная плата соцработников, которая сейчас составляет около 8 тыс. руб., будет увеличиваться ежегодно на 20–25%», — заявил глава ведомства Максим Топилин.

По словам чиновника, увеличенную заработную плату выплатят при условии повышения производительности труда. Ежегодная прибавка должна побудить людей работать более эффективно и регулярно повышать свой профессиональный уровень, считают в ведомстве. «В конечном итоге всё это скажется на повышении качества госуслуг — в этом ключевой момент реформирования социальной сферы», — отметил глава Министерства труда и соцзащиты.

В сфере социального обслуживания в стране работают порядка 500 тыс. человек, из них 200 тыс. — социальные работники.



ФОТО: ИТАР-ТАСС

В настоящее время в министерстве определяют источники финансирования ежегодных прибавок к зарплате. «Отраслевые министерства ведут расчёты по определению потребности в дополнительных средствах федерального и региональных бюджетов. Минтруд прорабатывает вопрос об источниках повышения оплаты труда социальных работников учреждений муниципального и регионального подчинения», — пояснил Максим Топилин.

Повышать заработную плату необходимо, но делать это в зависимости от производительности труда будет сложно, считает президент Союза со-

циальных педагогов и социальных работников Антонина Дашкина. Нагрузка в социальной сфере очень большая: один человек обслуживает приблизительно восемь пожилых людей на дому. «В ряде регионов активно используются меры социальной поддержки соцработников. Им предоставляют бесплатный отдых раз в год, организуют клубы, где люди могут отдохнуть и пообщаться с коллегами. Эту практику необходимо развивать», — считает Антонина Дашкина. «В профессии, связанной с людьми, частым «заболеванием» является профессиональное выгорание. Если это не предотвращать, люди

начнут уходить из профессии или снизится эффективность работы», — отметил эксперт.

В стране дефицит квалифицированных социальных работников, и, повышая зарплаты, государство увеличивает престиж профессии, считает председатель экспертного совета организации малого и среднего предпринимательства «ОПОРА России» Никита Кричевский. «Мы живём в условиях рыночной экономики, где зарплата играет определяющую роль, во многом благосостояние человека является его принадлежностью к той или иной прослойке населения. Соцработникам надо платить много, ведь на них лежит огромная ответственность и огромный фронт работ», — пояснил эксперт. По его словам, увеличение зарплаты на 25% — это выполняемая задача для бюджета страны. «Повысить престиж профессии можно, если улучшать жилищные условия людей, предоставлять им льготы при обучении, качественное медицинское и пенсионное обслуживание. Во всём мире соцработник — это уважаемый человек и хорошо оплачиваемая должность, а у нас пока нет», — добавил Никита Кричевский.

ОКСАНА ЮСОВА



РЕСУРСЫ

Зелёная перспектива

В Госдуму внесли проект развития электротранспорта

Владельцам электромобилей предлагают предоставить налоговые льготы.

По темпам развития экологически чистого электротранспорта наша страна пока существенно отстает от других государств. Изменить ситуацию к лучшему должен законопроект, подготовленный специалистами Российского энергетического агентства.



Эксплуатацию электромобилей поощрят законным образом

Как сообщил руководитель департамента развития законодательства в области энергетики и инноватики этого агентства Алексей Туликов, новый документ депутаты Госдумы рассмотрят в течение ближайших двух сессий.

Предлагаемый законопроект содержит целый перечень первоочередных мер по стимулированию использования в нашей стране электромобилей. А постановление правительства, которое снимет некоторые административные барьеры для развития электротранспорта, возможно, примут ещё раньше.

По словам Алексея Туликова, первым шагом должно стать одобрение правительством плана мероприятий, направленных на совершенствование действующего законодательства и стимулирование использования электромобильного транспорта, который содержит конкретные поручения органам исполнительной власти.

В частности, в первую очередь необходимо законодательно разделить услуги по сбыту электроэнергии и зарядке электромобилей. Кроме того, требуется внести изменения в таможенное регулирование и налогообложение, поощряющие «зелёный» транспорт. Также нужно в целом определить систему мер государственной поддержки электромобильного транспорта.

Специалисты Российского энергетического агентства разработали ряд изменений, которые надо внести во вторую часть Налогового кодекса, чтобы установить льготы для автовладельцев и производителей электротранспорта.

Например, предлагается освободить владельцев электромобилей от уплаты транспортного налога, а производителей электромобилей – от налога на добавленную стоимость. Они также намерены выступить с законодательной инициативой по установке нулевой ставки ввозной таможенной пошлины на импортные электромобили и детали к ним.

Важно внести изменения и в Правила технической эксплуатации автозаправочных станций, с тем чтобы наделить их правом оказывать услуги по зарядке транспортных средств с электродвигателями. По мнению Алексея Туликова, все эти меры позволят ускорить развитие экологически чистого транспорта в нашей стране.

Андрей Стрельцов

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

320 млрд

руб. составит объём финансирования науки гражданского назначения в 2013 году. Как сообщил премьер-министр Дмитрий Медведев, «к приоритетным отнесены программы, способствующие модернизации нашей экономики и её структурной перестройке, переходу к производству высокотехнологичной продукции, а также программы развития транспортной инфраструктуры, образования и науки». Ключевое условие – полноценное финансирование конкурентоспособных разработок. Бюджетные средства должны направляться на развитие научного потенциала страны и на создание объектов интеллектуальной собственности.

Наталья Курская

Гудок

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетельство ПИ № ФЧ77-19219.

Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Роспрофсоюз. Индекс 50019 http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info E-mail: gudok@css-rzd.ru

Главный редактор: Александр Ретюнин  
Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересилькин, Марина Волкова, Валерий Потеряев (ответственный секретарь)  
Выпускающие редакторы: Анна Зограф, Марина Малюшина  
Редакторы отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (наука), Юрий Сушинин (информация), Владимир Тишко (культуры и спорта), Ирина Кузнецова (и.о. редактора отдела социальной политики и писем), Алексей Чекалон (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Крамников (макет)  
Советник главного редактора: Валентин Запелов  
Научный редактор: Анатолий Хадорковский  
Номер вёл Валерий Потеряев.

ВЕЛИКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ

Рельсы к бою

На помощь защитникам Сталинграда пришёл строитель БАМа



Их собирал Фёдор Гвоздевский – руководитель изысканий и строительства Байкало-Амурской магистрали.

По правительственному постановлению 1937 года и начались эти изыскания. Спустя два года их итогом стало создание «БАМпроекта» Главного управления железнодорожного строительства. Его передали НКВД, и прокладку магистрали начали заключённые. К началу войны рабочее движение поездов уже открылось между станцией БАМ на Транссибе и Тындой, Известковой и Ургалом.

Но какую задачу предстояло решать инженерам под руководством Фёдора Гвоздевского первой военной зимой?

У Фёдора Алексеевича был сильный характер. В молодые годы он работал в кузнице, воевал в Гражданскую, потом поступил на строительный факультет МИИТа.

Гвоздевский был значительно старше своих сокурсников и в 1931 году получил одно из самых ответственных распределений – на прокладку линии, соединившей Москву и Донбасс.

Он завоевал авторитет и у рабочих, и у инженеров своими знаниями и организаторским талантом. Поэтому после окончания стройки его пригласили на должность начальника изыскательской партии в «Киев-трансстрой» для подготовки строительства Кавказской Перевальной железной дороги – из Северной Осетии в Гори.

Хотя та линия так и не была построена, подготовленная Гвоздевым техническая документация была оценена специалистами очень



Благодаря решению Фёдора Гвоздевского Ульяновск стал железнодорожным узлом

высоко. В ней – бесценная информация о гидрометеословиях и снежном режиме Кавказских гор, трассировка 594 км различных вариантов хода линии, эскизные проекты 427 тоннелей, более шести тысяч мостов и виадуков, свыше трёхсот противопожарных сооружений.

Следующим проектом в карьере Фёдора Гвоздевского стал БАМ. Колоссальная по длине линия проектировалась на основе информации, накопленной о Забайкалье. Учитывались рельеф, климат, источники воды, точки будущей добычи стройматериалов, режим рек. И, конечно, перспективные месторождения, к которым должна была привести дорога. Точным было решение сделать к будущей магистрали две рокады, чтобы посреди будущей трассы создать плацдармы для строительства. Так можно было ускорить его в разы.

Но началась война. Уже в первые её месяцы Гвоздевский руководил проектированием и прокладкой линии Кабожа – Чагода. Эта рокада соединила две идущие к Ленинграду линии и позволила быстро перебрасывать на

нужные направления поездов с вооружением. Построили её всего за три месяца.

В начале зимы 1941–1942 годов перед «БАМпроектом» поставили задачу немедленно вести линию вдоль Волги на Сталинград. Уже в конце первого военного лета Сталин высказал предположение, что немецкая армия будет рваться на Кавказ и постарается выйти на Волгу у Сталинграда, где и произойдёт главное сражение Великой Отечественной. Поэтому там необходимо было построить железную дорогу, которую не смог бы по пути перерезать враг. Начальником строительства был назначен Фёдор Гвоздевский. Тогда он и решил собрать инженеров, в которых верил.

Не было ни проекта, ни материалов, ни рабочей силы. Направление дороги рождалось в спорах – никто даже не знал, откуда именно должна начинаться линия к Сталинграду. В итоге выбрали водораздел Волги и Дона, а точками пересечения с действующими линиями стали Сызрань, Ульяновск и Свяжск.

На строительство вышли десятки тысяч крестьян колхозов Саратовской, Куйбы-

шевской, Ульяновской областей, Чувашии, Татарии. Здесь же работали заключённые, военнопленные. Не было почти никакой техники. Путеец из города Буинска Ильгиз Нигматулин, опубликовавший в 2011 году книгу об истории строительства той дороги, приводит документальные сведения: «На всём участке в две сотни километров от Свяжска до Ульяновска работало 17 экскаваторов и 20 тракторов».

Самым сложным было в той ситуации найти рельсы. Но Гвоздевский знал, где их взять: на БАМе. Его любимое детище разбрасывало десятками километров в неделю – так распорядился начальник строительства. Путьвые плети везли на платформах к Волге с той скоростью, с которой полагалось пропускать военные эшелоны.

7 августа 1942 года по новой линии в Сталинград пришли первые поезда. 27 сентября немцы начали бои на окраине города. Однако новая дорога не прекращала работу ни на день. Все остальные линии к тому времени оказались перерезаны. Решение о строительстве линии было правильным.

2 февраля 1943 года сдался немецкий гарнизон, окружённый в Сталинграде. А уже 14 марта к разрушенному вокзалу по проложенной «БАМпроектом» линии пришёл первый пассажирский поезд из Москвы.

А Гвоздевский уже был на Дальнем Востоке. Стратегия дальнейшего хода войны требовала строительства участка Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань. Он должен был на тысячу километров сократить путь на Сахалин, Кольму и Камчатку. Довоенный проект дороги предусматривал четыре года строительства. Уложились в два. 19 июля первый поезд прошёл по ней к Тихому океану. А спустя две недели начались военные действия между СССР и Японией.

В 40-х годах Фёдору Гвоздевскому всё-таки довелось руководить постройкой первого западного участка БАМа – от Тайшета до Лены. Также он возглавлял прокладку первой магистрали в Монголии: Наушки – Улан-Батор.

Фёдор Гвоздевский умер в 1962 году, полтора десятилетия не дожив до возрождения БАМа.

Николай Морохин,  
Соб. корр. «Гудка»  
Нижний Новгород  
Фото автора

ПРОИСШЕСТВИЕ

Сладкий сон на путях

Даже столкновение с поездом не смогло разбудить водителя, поставившего свой «Мерседес» на колее

На Северо-Кавказской дороге произошло сразу два столкновения грузовых поездов с «Мерседесами».

Первое ДТП случилось ночью на перегоне Эльхового – Муртазово Минераловодского региона. Здесь на скорости 50 км/ч поезд столкнулся с легковым автомобилем «Мерседес», стоявшим на пути, причём за пределами оборудованного переезда.

После столкновения поезд до полной остановки протащил машину ещё около 230 м.

Каково же было удивление локомотивной бригады, которая обнаружила в раз-

битом и частично подмятом под метельник локомотива автомобиле мирно спящего водителя. Он не получил в ДТП не единой царапины.

С трудом разбудивший шофёра помощник машиниста рассказал ему о происшествии.

Как сообщили в управлении Северо-Кавказской магистрали, в результате расследования выяснилось, что сначала «Мерседес» выехал на путь и следовал по железнодорожному полотну. Об этом свидетельствуют оставленные машиной следы. Затем после неудачной попытки свернуть в сторону автомобиль застрял в колее.

Убедившись, что засел крепко, водитель откинул в салоне сиденье и заснул.

В результате происшествия на локомотиве были повреждены метельник и приёмные катушки автоматической сигнализации непрерывного типа. Поезд пришлось задерживать почти на полтора часа.

В этот же день произошло столкновение поезда с ещё одним «Мерседесом» на переезде участка граница – Самур Махачкалинского региона Северо-Кавказской магистрали.

Водитель легковой машины, невзирая на исправно действующую автоматическую сигнализацию, выехал

на переезд перед приближающимся поездом.

Машинист применил экстренное торможение, но не смог предотвратить аварию. Удар произошёл на скорости 40 км/ч.

Водитель и два пассажира «Мерседеса» доставлены в больницу. Поезд был задержан на 10 минут.

Всего с начала этого года на Северо-Кавказской дороге произошло уже 21 ДТП. Травмы различной степени тяжести получили 13 человек, четверо из них погибли.

Игорь Евдокимов,  
Соб. корр. «Гудка»  
Ростов-на-Дону

КРОССВОРД

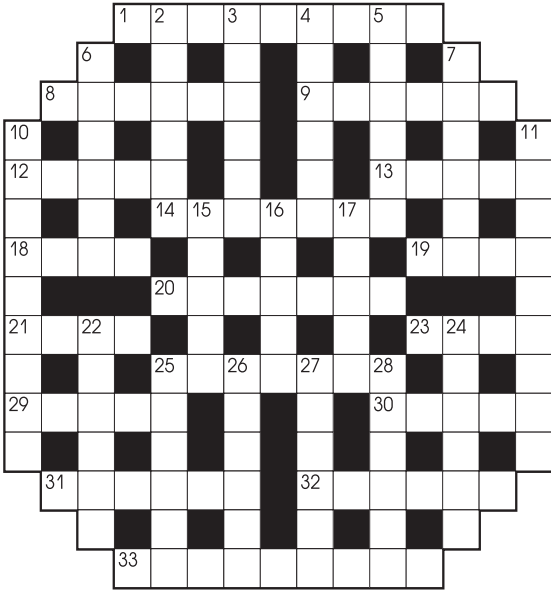
ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Знак, направляющий, куда идти.
8. Вес человека в одежде с точки зрения упаковщика.
9. Отворот пиджака, чтобы галстук было видно.
12. Излишняя забота «предков», раздражающая тинейджеров.
13. «Первая серия» зарплаты.
14. Неприятность для боксёра, которую ещё можно поправить.
18. Её последний крик слышен во всём мире.
19. Их кладут на полку в случае крайней бедности.
20. «... – друг молодёжи» (современная поговорка).
21. Про слишком настойчивого говорят, что он прёт, как эта бронетехника.
23. Особая примета на подбородке.
25. Форма эксплуатации, от которой страдала сериальная Изаура.
29. Грузинский супчик с рисом и сливами.
30. Под гору – коняшка, в гору – деревушка (загадка).
31. «Пюре» из печени.
32. Старинная карета «дальнего следования».
33. «Хрюкающее» помещение на ферме.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

2. И травянистое растение, и небольшая акула.
3. Любимая мелодия школьника в конце урока.
4. Транспорт, заготавливаемый зимой.
5. Кто помогает капитану «объехать» мель?
6. За что требует оплату кондуктор?
7. Какая птица составляла компанию корове Му в песне группы «Секрет»?
10. Любое дешёвое красное вино в разговорной речи.
11. Что готовит судьба, желая проверить твёрдость характера?
15. «Евгений Онегин», написанный Петром Чайковским.
16. Стучащая кому надо бумажка.
17. У какой книги про армию самый большой тираж?
22. Этим напитком был измучен монтер Мечников из «Двенадцати стульев».
24. Жаровня для приготовления шашлыка.
25. Родной город Алёши Поповича.
26. Находка для шпиона и оператора сотовой связи.
27. Жестокость и насилие, исторически свойственные революциям.
28. Они бывают ливневые, моросящие и обложные.

Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 17 июля

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 4. Градусник. 9. Египет. 10. Структура. 11. Алгоритм. 12. Огранка. 13. Ячичница. 14. Сосиска. 18. Кнут. 20. Аура. 21. Крыльцо. 25. Ящерица. 26. Циркуль. 27. Указание. 28. Прилипала. 29. Прииск. 30. Оборотень.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Невалишка. 2. Чингачук. 3. Георгин. 5. Ритм. 6. Джунгли. 7. Сетчатка. 8. Игроки. 10. Страсть. 15. Стоянка. 16. Аудитория. 17. Табакерка. 19. Триколор. 22. Лилюпут. 23. Цензура. 24. Микроб. 27. Улан.

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

Телефоны собственных корреспондентов: Калининград (4012) 58-65-82 | Кемерово (3842) 32-21-65 | Москва (499) 262-18-66 | Н.Новгород (8312) 48-46-74 | Новосибирск (383) 229-44-87 | Ростов-на-Дону (863) 259-55-25 | Самара (846) 303-49-97 | Санкт-Петербург (812) 457-69-45 | Саратов (8452) 41-66-64 | Хабаровск (4212) 77-80-29 | Челябинск (351) 268-41-09 | Ярославль (4852) 79-39-13. Рукописи не рецензируются и не возвращаются | При перепечатке ссылка на «Гудок» обязательна. Набрано и сверстано в РИЦ газеты «Гудок»

Выход в свет: 18 июля 2012 года  
Номер: 123 (25084) | Тираж: 170843 экз.  
Время подписания по графику: 19.15  
Подписано в печать: 19.30  
Цена свободная  
Адрес редакции: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

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

Отпечатано: ЗАО «Политеграфический комплекс «Секста М» | 143400 Московская обл., Красногорский район, п/о Красногорск-5, а/м «Батве», 23 км [Заказ № 12-07-00325] | Печатается в Москве, Астрахани, Барнауле, Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Казани, Калининграде, Кемерове, Красноярске, Махачкале, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Оренбурге, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Солнечногорске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.