

4. | Финансы

Компания закрыла книгу заявок инвесторов на приобретение облигаций серии 32

5. | ПЕРЕВОЗКИ

В Новосибирске подготовили услугу по ускоренной доставке контейнеров в Якутию

7. | Социальная политика

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

8. | История

Лучшие инженеры получили телеграммы с требованием немедленно выехать в Москву

18 июля 2012 года

[www.GUDOK.RU](http://www.gudok.ru)

среда

[www.GUDOK.INFO](http://www.gudok.info)

№ 123 (25084)

E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная
транспортная
газета

Выходит
с 23 декабря
1917 года

Тираж
170843
экземпляра

От РЕДАКЦИИ

Новая жизнь со старыми штрафами

Растущие из дня в день штрафные санкции за просрочку в доставке вагонов, в том числе и порожних, вызывают всё большую тревогу. Речь уже идёт о миллиардных поступлениях 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 бюджет потерьми.

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 поездах 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 общесетевой 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. направят до 2015 года Восточно-Сибирская дорога на оцифровку линий связи. Модернизацию в первую очередь предполагается провести на междугородней АТС на станции Иркутск-пассажирский.

РЕГУЛЯТОР

Анализ парка

В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ НАЧНЁТСЯ МОНИТОРИНГ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА



Фото: ИА НАНПОЛЮС

Министерство транспорта отправило в Министр исправленный вариант своего приказа «Об утверждении порядка мониторинга обеспечения железнодорожным подвижным составом грузо-владельцев и использования его участниками перевозочного процесса». Как полагают в министерстве, он вступит в силу уже через две недели.

Минтранс будет отслеживать эффективность привлечённого парка

Минтранс разработал проект приказа по 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 простоях 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.

Блиц

Европейский подход

ЦЕНТРАЛЬНАЯ ПРИГОРОДНАЯ КОМПАНИЯ ВНЕДРЯЕТ СТАНДАРТ КАЧЕСТВА И ОБСЛУЖИВАНИЯ



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 организациям удовлетворить требования пяти заинтересованных сторон: клиентов, собственников и инвесторов, поставщиков и партнёров, а также, что немаловажно, общественности.

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 требованиях входят такие критерии качества, как доступность информации о расписании и наличия 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, управление качеством инфраструктуры, системы управления информацией для принятия решений, компетентность персонала.

Беседовала
Марьяна Балашкина

ПЕРСПЕКТИВА

На смену австрийцам

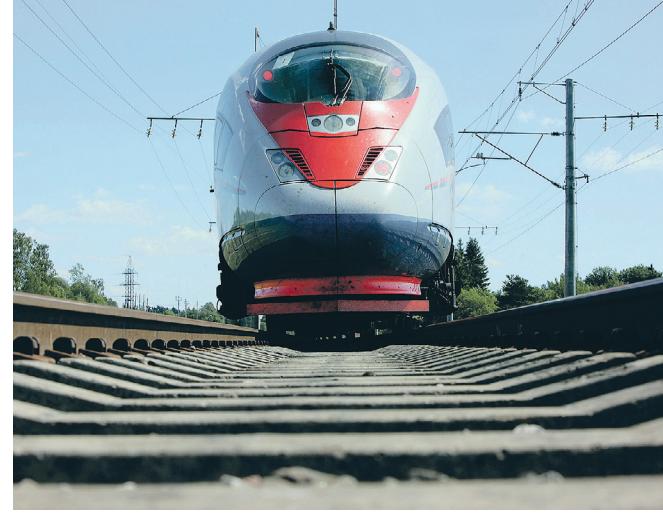
В Новокузнецке будут выпускать высокопрочные рельсы

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 Тулев, в этом году на предприятии должна закончиться масштабная реконструкция рельсобалочного цеха. Сейчас его оснащают уникальным прокатным становом.

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



«Сапсаны» пойдут по российским путям

Западно-Сибирский металлургический комбинат. На предприятиях 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 свяжут высокоскоростное железнодорожное сообщение», – отметил Аман Тулев.

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 Тулев.

Анатолий Болдырев, соб. корр. «Гудка» КЕМЕРОВО

2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

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 всего 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 отчётыми чиновников и оценкой их работы гражданами существует огромный разрыв. Особое внимание президент обратил на недостаточно эффективное использование земель, назвав «две острые 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 Российской академии 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.

Ольга 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 Гумака. В результате происшествия пассажиры и управлявший тележкой местный житель получили травмы различной степени тяжести. Все пострадавшие были доставлены в районную больницу.

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 с 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 задолженности, нам представляются неубедительными. 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 к рассмотрению.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Рубеж

100 млрд

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

18 июля 2012 года

среда

№ 123 (25084)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

Помощь

В зоне внимания

В Крымске завершено обследование домов сотрудников компаний

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

Так же, как отмечают специалисты компаний, 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 магистрали пришёл ещё один грузовик с продуктами первой необходимости.



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»

Ключевое звено

РАЗВИТИЕ АЭРОПОРТА ПОТРЕБУЕТ ПЕРЕВОЗИТЬ БОЛЬШЕ ПАССАЖИРОВ В ЭЛЕКТРИЧКАХ



Куйбышевская магистраль станет основой интермодальных перевозок в Самарской области.

Об этом говорилось на совещании по развитию транспортного комплекса Приволжского федерального округа, которое прошло в Самаре в конце прошлой недели.

По словам полномочного представителя президента в округе Михаила Бабича, в четвёртом квартале этого года начнётся программа развития региональной авиации. Она предусматривает создание прямых маршрутов между городами, эти перелёты будут субсидироваться из федерального и региональных бюджетов, что даст возможность пассажирам быстро и комфортно добираться до городов Поволжья прямым авиарейсами.

Один из пунктов программы – реконструкция самарского аэропорта Курумоч.

«До конца 2016 года планируется удлинить взлётно-

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 не выгодно. Поэтому 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 Шевкета 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 КИРИЛЛИН

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

«Система необходима для определения неисправностей локомотивов, предупреждения отказов и внеплановых ремонтов», – говорит заместитель начальника депо Николай Ершов.

Установка снимает около 250 показаний склонов: снятие его электрической части, топливной системы, дизельного двигателя. Однако, по словам Николая Ершова, для расшифровки всех показателей с 74 тепловозов 2ТЭ116У, обслуживающих 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.

Электрооборудование оказалось наиболее уязвимой частью тепловозов

Происходит занижение сопротивления изоляции электрических цепей. В депо стали выдавать пуль из электрических машин, выпрямительных установок и высоковольтных камер локомотивов на каждом ТО-2. И результат 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 (согласно с разработчиком ВНИИКТИ), либо взяться за 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 рельефном помещении нарушил график движения. Вечером понедельника электрички и поезда дальнего следования на Павелецкий вокзал прибывали с часовыми опозданием.

Как рассказал «Гудку» главный инженер Московской дороги Сергей Вязанкин, вечером 16 июля в рельефном 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 терявшись, 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.

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

часть поездов отправили по резервному объездному маршруту через Большое кольцо

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

«Я возвращалась с дачи из Белых Столбов поздно, на электричке, которая отходит почти в половине одиннадцатого, – рассказала 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 рельефного 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 устанавливают дорожная комиссия. Светлана Казанцева

ДЕЛОВАЯ СРЕДА

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 гроотправителя, включая плату за предоставление вагона под перевозку и плату за погружный 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 иполноте 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 РЖД 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 ПЛЕТЕНЁВ

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 похожей 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



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 БДЖ, а не просто зарабатывать деньги на спекулятивных операциях».

Впрочем, Георгий Минчев указывает, что «неизвестно, для каких целей Внешторгбанк приобретает БДЖ – 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 оказывать негативное влияние тот факт, что для повышения привлекательности «Грузовых перевозок» в пакет активов включили ещё и мосты на паромном 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 БДЖ, то это может сильно усложнить процедуру продажи», – говорит Георгий Минчев.

Вообще включение активов паромного комплекса в активы БДЖ «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 «БДЖ «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

ГУДОК

ТЕХНОЛОГИИ

С лучом без машиниста

РАЗРАБОТАНА КОНЦЕПЦИЯ ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ПОЕЗДА, РАБОТАЮЩЕГО НА СОЛНЕЧНОЙ ЭНЕРГИИ

ФРАНЦУЗСКИЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ ДИЗАЙНЕР ФРАНСИСКО 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 пассажирам 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 поезд сделает 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 Ловко

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, заключенных между ООО «РДМ-контакт» и Восточно-Сибирской железной дорогой – филиалом ОАО «РЖД», сделками недействительными, заключенными 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/>

РДМ
КОНТАКТ
www.rdm-kontakt.ru

107996, Российская Федерация, Москва, Орликов пер., 5
тел./факс: 8 (495) 664-20-73, 514-10-95, e-mail: 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 выступали 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 8,25–9,0% годовых, что оказалось лучше изначального маркетингового диапазона (установлен на уровне 8,75–9,0%).

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 «Baa1» 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 уравнены с базовым рейтингом эмитента (ОАО «РЖД») и суверенным рейтингом РФ.



«Поскольку ОАО «РЖД» – 100% государственная компания, рейтинг 32-го выпуска облигаций Moody's обусловлен уровнем базового рейтинга ОАО «РЖД» (на уровне «Baa1») и суверенного рейтинга России (в национальной валюте – «Baa1»), 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 компаний по отношению к чистой прибыли невелик, что 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

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-

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».

таяться 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

ПРЕЦЕДЕНТ

С прицелом на порт

В ОБЪЕДИНЕНИИ НАХОДЯТ СКРЫТИЕ МОТИВЫ

ОАО «Научно-производственная корпорация «Уралвагонзавод» имени Ф. Э. Дзергинского» (УВЗ), ОАО «Мечел» («Мечел») и ОАО «Холдинг Сибулглемет» («Сибулглемет») 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 «Сибулглемет» 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 будут определены конкретные сроки и условия вхождения сторон в проект», – говорит Алексей Жарич.

«Мечел» же информацию о переговорах отрицают.

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



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 – «Сибулглемет», «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-

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, «Сибулглемет» и «Мечела» на данный актив претендуют также структуры Владимира Лисина и Олега Дерипаски. И противостоять им совместному предприятию будет намного проще», – говорит Семён Немцов.

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

«У «Сибулглемета» уже есть транспортное СП с Кузбасской топливной компанией с парком полувагонов 2,2–2,3 тыс.», – напомнил эксперт. – У «Мечела» тоже есть «Мечелтранс» 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

ВОПРОС ДНЯ

Следует ли ожидать массовых слияний операторских компаний?



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 очётливо прослеживается в развитии крупнейших транспортных холдингов. В частности, GlobalTrans или операторских компаний, контролируемых структурами Владимира 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 информации по таким проектам раскрывать не будет. Но общая закономерность очевидна – выйти в рыночную среду, операторы должны заботиться 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 грузовладельцев в объёмах перевозок и видах перевозочных услуг. Пока это соотношение не достигнуто.

Станислав Вартанян, вице-президент транспортной группы FESCO:

– Гарантируется, 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 определять 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 крупнейшие 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 разных нормативно-правовых и инфраструктурных условиях более конкурентоспособными компаниями 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 склоняется к слияниям и поглощению 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.

Соседи

Уйти
от влияния

За украинскими тарифами проследит независимая комиссия



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 подписанных 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 реформ 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-



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 liberalизации 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 предоставить 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 книга 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-составляющих 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 предлагаются 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 групп 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 позволяет провести все необходимые мероприятия в рамках стандартных процедур создания самостоятельных юридических лиц на базе структурных подразделений компаний, – отметил эксперт. – Если издержки будут минимальны, то их перенесут 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 Эсаулова, в случае выделения в самостоятельную операторскую структуру Ямальского отделения «Газпромтрансу» необходимо учитывать уже начавшиеся работы по



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 ЯКК. Притом что она рассчитывает самостоятельно осваивать имеющуюся и будущую грузовую базу».

Леонид Григорьев

КАДРЫ

С мира по менеджеру

Группа Rail Garant поменяла часть управлений. 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 «Трансгарант».

«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

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 железной 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 закрепиться 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 ОЮО «Восточная стивидорная компания»).

По словам Виктора Иванова, дополнительных вложений



ТЕПЕРЬ КОНТЕЙНЕРЫ БЫСТРО ДОВЕРУЮТСЯ 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 двое суток вместо обычных на этом направлении пяти», – подчеркнул Виктор Иванов.

КОНСТАНТИН МОЗГОВОЙ

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 справила уже в обновлённой, светлой и уютной квартире.

Тепло поздравили меня бывший заместитель начальника дороги В.М. Колтухин, 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 теплых 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 монтёров 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.

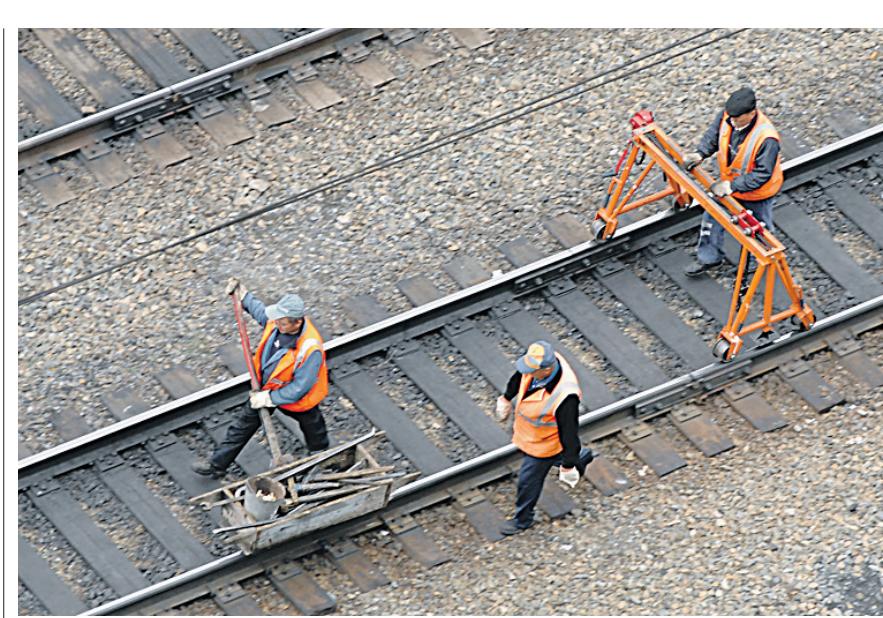
Результаты проведённой проверки указанных в обращении фактов показали, что

сменный режим работы для обходчиков может быть изменён на ежедневный

действия руководства службы пути и Белокалитвинской дистанции обоснованы и правомерны.

АНДРЕЙ БАДАНИН,
заместитель начальника
Северо-Кавказской дирекции
инфраструктуры
по эксплуатации

Правительством РФ (распоря-)



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 Катуни, 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 плеяды мастеров вождения тепловозов выращена. Среди них и Леденёв, как оказалось, самый упорный и стойкий, о таких ещё говорят: несгибаемый. 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, ужившийся ныне до колонны в маневровом движении, и оставшиеся тепловозы, и вся локомотивная инфраструктура двух объединённых станций — Бийска и Чемеровки, 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 вошли магистральные локомотивы по необычным алтайским просторам. Всё 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 защемит 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 поезд. 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 важна для транспорта, назначили — значит тяни свой воз в полную силу.

Этим в своей работе и руководствуется уже много лет: не хвалясь успехами, не мозгами 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? — провоцируя 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 удается. 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. Имеющие знаки всех трех степеней на дороге единицы. Ведь полный кавалер — это высшее признание аса стальных дорог. Так вот, в колонне Александра Михайловича численностью 35 человек — маневровой, подчёркнём, колонне — машинист Геннадий Зарецкий трижды отмечен знаком «Лучшему машинисту», Георгий Котенко награждён знаками 3-й и 2-й степеней, недавно почётная награда вручена Виктору Гильту. 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 большинству из них уже за пятьдесят. Приближается время ухода на пенсию. Но кому заменить ветеранов? Мастерство и крепкое здоровье помогали им долгие годы обходиться без помощников, работали всей колонной в одно лицо. Стать машинистом в однажды 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 ОГУПС, но решившего стать машинистом, после окончания курсов интенсивно обкатываются в должности помощника, рассчитывая через полгода практики доверить ему право крыло локомотива.

Список машиниста-инструктора по-нятен:

— Мы до всего доходим 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 статьей 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 железнодорожного транспорта до создания компаний, предоставляемых различными социальными гарантиями. Однако речь идёт только о тех организациях, имущество которых внесено в уставный капитал ОАО «РЖД». Компания является правопреемником



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 компаний, 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 компаниям 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 компаний 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. – 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

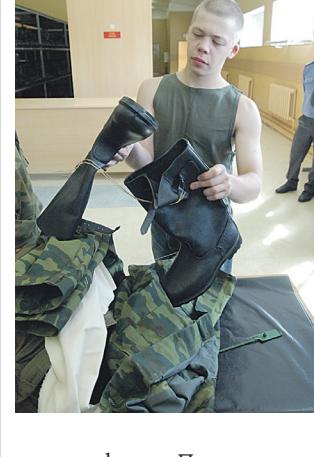
Минобороны воспользуется современным методом слежения, чтобы систематизировать данные по каждому призывнику и помочь военкоматам ловить уклонистов от армейской службы.

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

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

Электронные паспорта призывающихся внедряются в рамках автоматизированной информационной системы. «Разработка системы «Электронный паспорт призывающего» завершается, и с 1 января будущего года мы намерены внедрять такие паспорта по стране», – заявил полковник. Документ заменит все бумажные документы.

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



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 призывающими избавит от многих случаев, когда из личных карточек призываника теряется информация. Если будет создана единая система, куда в электронной форме войдут карточки призывающих, это избавит граждан от многих проблем с военкоматами. «Идея неплохая, но всё будет зависеть от её реализации. Личная информация призывающих 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.

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

ОКСАНА ЮСОВА

Наталия Бурова,
заместитель
председателя
Роспотребнадзора



ФОТО: РОССОФОТО

ВЗРОСЛЫЕ ЗАБОТЫ НЕ ДОЛЖНЫ ПОРТИТЬ ОТДЫХ ДЕТЕЙ В ЛАГЕРЯХ



В ЛЕТНЕМ ЛАГЕРЕ ДЕТИ МОГУТ НЕ ТОЛЬКО ОДНОХОДЬТЬ, 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 мое утверждение.

рого 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 «Усадьба» в этом году сделали капитальный ремонт, и теперь санузлы и душевые кабинки находятся в каждой комнате ребёнка. Так должно быть везде, и мы к этому стремимся.

– Профсоюз проводит плановые проверки?

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, привести 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 «Усадьба» в этом году сделали капитальный ремонт, и теперь санузлы и душевые кабинки находятся в каждой комнате ребёнка. Так должно быть везде, и мы к этому стремимся.

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

– Естественно, у всех должны 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 зарплаты 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 (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 «высматываем», а готовы оказать практическую помощь в решении любого вопроса.

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

– Естественно, у всех должны быть в



начнут уходить из профессии или снизится эффективность работы», – отметила эксперт.

В стране дефицит квалифицированных социальных работников, и, повышая зарплаты, государство увеличивает престиж профессии, считает председатель экспертного совета организаций 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 профессии», – отметил Никита Кричевский.

«Повысить престиж профессии можно, если улучшить жилищные условия людей, предоставить 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

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 социальной политики Максим Топилин.

По словам чиновника, повышая заработную плату для соцработников, необходимо, но делать это в зависимости от производительности труда будет сложно,

и региональных бюджетов. Минтруд прорабатывает вопрос об источниках повышения оплаты труда соцработников учреждений муниципального и регионального подчинения», – пояснил Максим Топилин.

Повышать заработную плату

социальному педагогу и социальному работнику Антонина Дашикина. 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 отпуск раз в год, организуют клубы, где люди могут отдохнуть и пообщаться с коллегами. Этой практике необходимо разделять и поддерживать», – считает Антонина Дашикина. «В профессии, связанной с людьми, частым «заболеванием» является профессиональное выгорание. Если это не предотвращать, люди

8. | КАЛЕЙДОСКОП

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

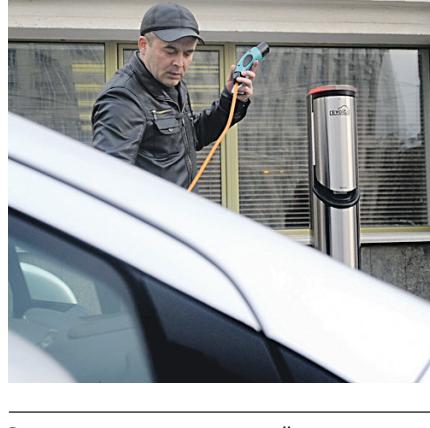
РЕСУРСЫ

Зелёная перспектива

В Госдуму внесли проект развития электротранспорта

Владельцам электромобилей предлагаются 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 инновации 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 импортируемые 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.

Наталия Курская

Главный редактор: Александр Репинин
Заместитель главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересыпкин, Марина Волкова, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)
Выпускающие редакторы: Анна Зограф, Марина Малашкина
Редакторы отделов: Тамара Андреева (спецнаучных корреспондентов), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (науки), Юрий Сушинов (информации), Владимир Тишко (культуры и спорта), Ирина Кузнецова (и.о. редактора отдела социальной политики и писем), Алексей Чекалкин (иллюстраций), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Краминов (макет)
Советник главного редактора: Валентин Запевалов [Научный редактор: Анатолий Ходоровский]
Номер вёрстки: Валерий Погорелый

18 июля 2012 года

среда

№ 123 (25084)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

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 № ФС77-19219.

Чередители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД». Ростропечат. Индекс 50019

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

E-mail: gudok@css-rzd.ru

ВЕЛИКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ

Рельсы к бою

На помощь защитникам Сталинграда пришёл строитель БАМА



Лучшие железнодорожные инженеры в последние дни 1941 года получили телеграммы с требованием немедленно выехать в Москву, в Министерство путей сообщения. Вместе их сорвал Фёдор Гвоздевский – руководитель изысканий и строительства Байкало-Амурской магистрали.



Благодаря решению Фёдора Гвоздевского Ульяновск стал железнодорожным узлом

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

Следующим проектом в карьере Фёдора Гвоздевского стал БАМ. Колossalная по длине линия проектировалась на основе информации, накопленной о Забайкалье. Учтывались рельеф, климат, источники воды, точки будущей добычи стройматериалов, режим рек. И, конечно, перспективные места строительства, в которых 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 поезда 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 в Сталинграде, где произойдёт главное сражение Великой Отечественной. Поэтому там необходимо было построить железнодорожную линию, 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 Свияжск.

На строительство вышли десятки тысяч крестьян колхозов Саратовской, Куйбышевской, Ульяновской областей, Чувашии, Татарии. Здесь же работали заключённые, военнопленные. Не было почти никакой техники. Путеец из города Буйнакска Илья Нигматулин, опубликовавший в 2011 году книгу об истории строительства той дороги, приводит документальные сведения: «На всём участке в две сотни километров от Свияжска 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 разбирали десятками километров в неделю – так распорядился начальник строительства. Путевые пласти 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 бой 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 Комсомольска-на-Амуре – Советская Гавань. Он должен был на тысячу километров сократить путь на Сахалин, Колыму и Камчатку. Довоенный проект дороги предусматривал четыре года строительства. Уложились в два. 19 июля первого поезда 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 за падного участка БАМа – от Тайшета до Лены. Также он возглавил 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 Эльхотово – 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 прошёл машину ещё около 230 м.

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

битом и частично подмятым под метељник локомотива автомобиль 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 железной дороге на пологом попутном склоне. В итоге машина скользнула в сторону автомобиль застрял в колее.

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

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

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

Водитель легковой машины, невзирая на исправно действующую автоматическую сигнализацию, выехал на переезд перед приближающимися 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

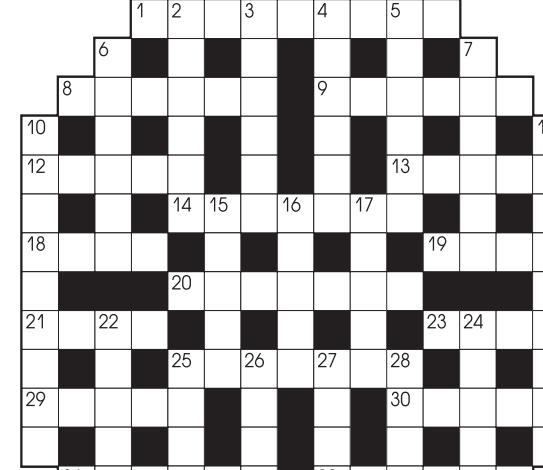
ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

- Знак, направляющий, куда идти.
- Вес человека в одежде с точки зрения упаковщика.
- Отворот пиджака, чтобы галстук было видно.
- Излишняя забота «предков», раздражающая тинейджеров.
- «Первая серия» заплаты.
- Неприятность для боксёра, которую ещё можно поправить.
- Её последний крик слышен во всём мире.
- Их кладут на полку в случае крайней необходимости.
- «... – друг молодёжи» (современная поговорка).
- Про слишком настойчивого говорят, что он прёт, как эта бронетехника.
- Особая примета на подбородке.
- Форма эксплуатации, от которой страдала серийная Иззора.
- Грузинский супчик с рисом и сливами.
- Под гору – коняшка, в гору – деревеняша (загадка).
- «Пирог» из печени.
- Старинная карта «дальнего следования».
- «Хрюкающее» помещение на ферме.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

- И травянистое растение, и небольшая акула.
- Любимая мелодия школьника в конце урока.
- Транспорт, заготовляемый зимой.
- Кто помогает капитану «объехать» мель?
- Что требует оплату кондуктор?
- Какая птица составляла компанию корове Му в песне группы «Секрет»?
- Любое дешёвое красное вино в разговорной речи.
- Что готовят судьба, желая проверить твёрдость характера?
- «Евгений Онегин», написанный Петром Чайковским.
- Случающаяся на память бумагка.
- У какой книги про армии самый большой тираж?
- Этим напитком был измучен монтер Мечников из «Двенадцати стульев».
- Жареная для приготовления шашлыка.
- Родной город Алёши Поповича.
- Находка для шпионов и операторов сотовой связи.
- Жестокость и насилие, исторически свойственные революциям.
- 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. Яичница. 14. Сосиска. 18. Кнут. 20. Аура. 21. Крыльца. 25. Ящерица. 26. Циркуль. 27. Указание. 28. Припила. 29. Приск. 30. Оборотень.
- ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Невалишка. 2. Чингачук. 3. Георгин. 5. Ритм. 6. Джуниги. 7. Сетчатка. 8. Игрохи. 10. Стразь. 15. Стоянка. 16. Аудиенция. 17. Табакерка. 19. Триколор. 22. Лилипут. 23. Цензура. 24. Мицроп. 27. Улан.

Телефоны отделов редакции: