

2. | ПЕРЕВОЗКИ

«Русагротранс» готовится к отправке укрупнённых партий экспортного зерна маршрутными поездами

5 октября 2011 года [www.GUDOK.RU](http://www.gudok.ru)
среда [www.GUDOK.INFO](http://www.gudok.info)
№ 180 (24900) E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

3. | ДЕЛОВАЯ СРЕДА

Грузоотправители одобрили инициативы ОАО «РЖД» по формам государственной поддержки развития сети



5. | ГРУЗОВАЯ БАЗА

Ситуация с дефицитом бензина в российских регионах продолжает оставаться довольно напряжённой

8. | История

Инженерный дар родителя заставил Владимира Соболевского посвятить жизнь стальной магистрали

| От РЕДАКЦИИ

Повысить статус

В ходе структурной реформы ОАО «РЖД» меняется система управления – от горизонтальной к вертикальной. Прежде структура управления в отдельном регионе строилась на принципах единой администрации. Например, начальник отделения отвечал за все хозяйства, имел соответствующие полномочия и ресурсы. В его ведении находились локомотивный и движеческий комплексы, инфраструктура. Бюджет был единым для всех.

Сегодня, когда выстраивается корпоративная система управления, на региональном уровне не всегда отложена связь между вертикалями. Это порой затрудняет координацию действий. Ведь цель одна – перевозочный процесс. Но интересы не всегда тождественны, каждая вертикаль в первую очередь пытается решить свои вопросы. И решения одной дирекции могут повлечь проблемы для другой.

Конечно, у заместителя начальника дороги по региону есть полномочия по контролю за расположенным на его полигоне подразделениями. Но для координации работы, чёткого взаимодействия территориальных подразделений, филиалов, дочерних обществ, которые находятся в границах магистралей, нужны инструменты. Для этого разрабатываются регламенты, в которых предусматривается ответственность сторон.

На дорогах есть рабочие группы, куда входят представители всех дирекций, которые ежемесчно вносят изменения в существующие регламенты, первые из которых создавались на пилотных дорогах. Ведь реформа продолжается и возникают новые звенья управления.

Но дело не только в этом.

Регламентам, сетуют на местах, не всегда уделяется должное внимание. Хотя они и должны быть в числе основных документов, организующих взаимодействие участников перевозочного процесса.

Может быть, стоит ряду регламентов присвоить более веский статус, например, инструкции? Ведь этот вид документа обязателен для изучения и исполнения. И каждый работник компании должен знать их назубок.

Возможно, тогда и появится та шестерёнка, которой сегодня не хватает для чёткого взаимодействия.

ЦИФРА ДНЯ

246 млрд

руб. необходимо на развитие железнодорожной инфраструктуры Дальнего Востока, однако это минимальная сумма.

ПОТРЕБНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ НА РАЗВИТИЕ БАМа до 2020 года составляют 870 млрд руб., а с учётом потребности в обеспечении локомотивной тяги – 1 трлн 28 млрд руб.

Блиц

Натиск на юг

Почти в два раза выросла погрузка в направлении олимпийских строек



Вадим Жуков,
директор
Ростовского
филиала
ОАО «Первая
грузовая
компания»

того же периода 2010 года. Это более 5 млн тонн.

Грузы доставляются для возведения объектов железнодорожной инфраструктуры и практически для всех строящихся объектов Сочи. Так, в сентябре в вагонах компании перевезено более 800 тыс. тонн, что составило 60% от общего объёма перевозок в этом направлении.

– За счёт чего удалось достичь подобного роста?

– Это следствие проводимой компанией политики сбалансированных тарифных ставок. Кроме того, это стало возможным благодаря созданию кольцевых маршрутов, позволяющих ускорить оборот вагонов почти на 50%.

Так, для доставки инертно-строительных грузов на сегодня задействовано 25 кольцевых маршрутов. Особое внимание уделяется перевозке со станций Белореченского узла – Лабин-

ской, Мостовской, Белореченской, Андреедмитровской, Ханской, Курганной – на станции Черноморского побережья – Весёлое, Сочи. При этом с начала года ставки на перевозку грузов в полувагонах компании кольцевыми маршрутами не изменились.

– Какие ожидаются перспективы с погрузкой олимпийских грузов до конца года?

– Мы рассчитываем, что к концу года общий объём строительных грузов и цемента, перевезённых вагонами нашей компании на станции Черноморского побережья, составит 7 млн тонн, или 75% к уровню прошлого года.

Кроме того, в связи с возникшей потребностью поставки песчано-гравийной смеси для строительства Олимпийского комплекса, нет. «Возможно, в ноябре при рассмотрении бюджета правительство не примет пункт инвестиционной программы РЖД об обновлении пригорода. Оно

БЕСЕДОВАЛ
Игорь Евдокимов

– Сегодня для олимпийских строек требуется огромное количество груза. Как идёт его погрузка и перевозка?

– С начала года перевозки строительных грузов и цемента в полувагонах нашей компании в направлении Черноморского побережья увеличились на 77% по сравнению с показателями

РЕФОРМА

Новая вертикаль

ЛОКОМОТИВНЫМ ПАРКОМ БУДЕТ УПРАВЛЯТЬ ДИРЕКЦИЯ



ВЧЕРА ПРАВЛЕНИЕ ОАО «РЖД» ПРИНЯЛО РЕШЕНИЕ О ЗАВЕРШЕНИИ ФОРМИРОВАНИЯ ВЕРТИКАЛИ УПРАВЛЕНИЯ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫМ КОМПЛЕКСОМ ЛОКОМОТИВНОГО ХОЗЯЙСТВА.

Для этого была проведена работа по формированию бюджета этого филиала компании с учётом перевода дирекций тяги в его состав в виде структурных подразделений.

В ходе заседания правления были обозначены проблемы, которые могут отрицательно повлиять на обеспечение работоспособности в переходный период. Так, много внимания было уделено проблеме соблюдения режима труда и отдыха локомотивных бригад. За 8 месяцев 2011 года количество часов сверхурочной работы увеличилось в 2,8 раза (по отношению к аналогичному периоду 2010 года) и составило 9,6 млн. часов.

Как отметил президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, «повышение эффективности работы эксплуатационного локомотив-

ного комплекса должно сопровождаться качественной профессиональной подготовкой сотрудников и укомплектованностью штатов локомотивных бригад».

30% эксплуатационных расходов приходится на данный комплекс. Создание вертикали управления в том числе направлено на их сокращение.

Парк локомотивов используется недостаточно эффективно, в связи с чем подходы к повышению производительности тягового подвижного состава в ближайшее время будут пересмотрены. Разработан и утверждён механизм передачи локомотивного парка с баланса дорог на баланс Дирекции тяги.

Как сообщили начальник Дирекции тяги Алексей Воротилкин, с 1 октября шесть региональных дирекций перешли в состав Дирекции тяги, а с 1 ноября перейдут все остальные.

«В условиях вновь создаваемой структуры нельзя эффективно управлять локо-

мотивным комплексом, используя старые показатели работы, воздействия старыми рычагами управления, на основе существующих нормативных документов и критериями оценки. Нам сегодня необходимы практические решения», – отметил он.

На заседании также отмечалась необходимость принятия механизма сквозного планирования.

Формирование вертикали управления эксплуатационным комплексом локомотивного хозяйства проходит в соответствии с утверждёнными мероприятиями и установленными сроками.

Руководством компании будут внесены необходимые изменения в соответствующие документы в связи с началом хозяйственной деятельности Дирекции тяги и упразднением полномочий начальников дорог в руководстве локомотивным хозяйством.

АЛЬБИНА БУЛАТОВА

ИНИЦИАТИВА

Подумать об инвестициях

РЕГИОНАМ ПРЕДЛОЖИЛИ ПОЗАБОТИТЬСЯ О РАЗВИТИИ ПРИГОРОДНЫХ КОМПАНИЙ

ОКТЯБРЬСКАЯ ДОРОГА ПРЕДЛОЖИЛА СУБЪЕКТАМ ФЕДЕРАЦИИ ВКЛЮЧИТЬ В ТАРИФ НА ПРИГОРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ИНВЕСТИЦИОННУЮ СОСТАВЛЯЮЩУЮ.

Как сказал и.о. гендиректора ОАО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания» (СЗППК) Виталий Григорьев на «круглом столе» по пригородным перевозкам, прошедшем в Санкт-Петербурге, «предлагаем регионам рассчитывать тариф на следующий год с учётом некой инвестиционной составляющей, которая

может быть использована на развитие компаний и вложение денег, в том числе на приобретение подвижного состава».

Гарантий, что в бюджет ОАО «РЖД» в 2012 году войдёт строка об инвестициях в пригородные комплексы, нет. «Возможно, в ноябре при рассмотрении бюджета правительство не примет пункт инвестиционной программы РЖД об обновлении пригорода. Оно



О будущем пригородных компаний должны думать не только РЖД

уже заявило компании: если она не перевозчик, то зачем ей нужен подвижной состав? – сказал начальник Дирекции пригородных перевозок ОЖД «Транском» Игорь Акбардин. Однако, понимая, что парк изкладывает в свою инвестиционную программу средства на обновление подвижного состава, чтобы поддерживать рынок пригородных перевозок. «Все усилия РЖД

направлены на то, чтобы хотя бы в этом году сохранить поставки, пока не будут отрегулированы все вопросы, связанные с финансированием пригородных компаний», – сказал Игорь Акбардин.

В этом году на закупку 14

восьмивагонных составов электропоездов ЭД4М РЖД выделили ОЖД около 2,2 млрд руб. Ещё порядка 40 млн потратили на улучшение санитарно-

технического состояния электричек: замену окон, уборку и противопожарное оснащение.

По словам Игоря Акбардина, уже сформирована заявка на 2012 год на поставку 12 рельсовых автобусов и порядка 300 вагонов электропоездов по заказу перевозчиков.

«Но и перевозчиков никто не ограничивает в закупке своих электропоездов», – подчеркнул он. Такие примеры есть: в собственности ЗСППК находятся три дизель-электропоезда.

Более того, подразумевается, что с 2013 года приобретение нового подвижного состава планируется производить за счёт средств перевозчиков.

Они, как известно, зависят от регионального заказа, а потому просят субъекты Федерации учитывать инвестиционную составляющую на пригородные перевозки в тарифной политике.

>Окончание | 2

ЭКСПОРТ

Хлебный путь

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ГОТОВЫ ВЕЗТИ ЗЕРНО БЫСТРЕЕ И БОЛЬШЕ

ЗАО «Русагротранс» готовится к отправке укрупнённых партий экспортного зерна маршрутными поездами.

Первый заместитель генерального директора ЗАО «Русагротранс» Олег Рогачев сообщил «Гудку», что такое решение утверждено Рабочей группой по логистическому обеспечению агропродовольственного рынка при Министерстве сельского хозяйства. Поставлена задача обеспечения вывоза российского экспортного зерна в порты в сроки, определённые контрактами российских трейдеров с зарубежными покупателями.

«Наиболее эффективной логистической схемой решения задачи своевременного вывоза зерна является его перевозка прямыми отправительскими маршрутами, — подчеркнул он. — Подобная технология уже отработана нашей компанией на ряде сельхозпредприятий, расположенных в зоне обслуживания Московской и Северо-Кавказской железных дорог, однако суммарная доля маршрутных отправок на сегодняшний день крайне мала и не превышала 2% от общего объёма перевозок зерна. Низкая степень маршрутизации российских зерновых перевозок приводит к увеличению сроков и стоимости доставки зерна в порт, простою судов, срыву международных контрактов. Наша компания готова приступить к маршрутным перевозкам экспортного зерна сразу же после того, как Рабочей группой совместно с регионами будут определены оптимальные места локализации зерновых грузов, на которых возможно формирование прямых отправительских маршрутов».

По мнению вице-президента Российского зернового союза Александра Корбута, проблемы по организации маршрутных отправок могут возникнуть в отношении их обеспечения локомотивами.

«Сегодня можно говорить о дефиците тягового состава на сети, тогда как для того, чтобы маршрутный поезд соответствовал своей задаче — доставке зерна со строгим соблюдением сроков контракта,



Владельцам элеваторов предстоит потрудиться, чтобы успеть сбрасывать партии груза для маршрутных поездов

— локомотив должен всегда находиться в непосредственной близости от элеваторов формирования состава, — говорит представитель союза.

— Чтобы снять этот вопрос, потребуется решить в рамках Рабочей группы ряд задач по оперативной диспетчеризации работы всех участников логистической цепочки доставки зерна».

Другим сложным вопросом является соответствие существующей элеваторной сети и состояния транспортной инфраструктуры самих элеваторов технологиям формирования маршрутных поездов.

«Чтобы решить эту проблему, следует выделить в каждом зернопроизводящем регионе элеваторы, которые могут разово принимать на своих подъездных путях не менее

20 вагонов ёмкостью не менее 20 тыс. тонн. Требуется создать и определённые системные экономические предпосылки, когда владельцы элеваторов будут заинтересованы в развитии их транспортной

Маршруты должны формироваться

не более чем в три подачи вагонов

и не дольше 24 часов

инфраструктуры до уровня, позволяющего формировать маршрутные поезда», — считает Александр Корбут.

Первый заместитель ЦФТО ОАО «РЖД» Сергей Колесников отметил, что уже идёт оценка возможностей владельцев путей необщего пользования соблюдать требования железнодорожников по

формированию маршрутных поездов.

«Маршруты должны формироваться не более чем в три подачи вагонов и не дольше 24 часов, — рассказал он. — Данная информация представлена ЗАО «Русагротранс», и компания совместно с грузоотправителями изучает возможности

не более чем в три подачи вагонов

и не дольше 24 часов

соответствия нашим требованиям. В случае, когда грузоотправитель и оператор смогут им соответствовать, мы готовы сразу же заключать договора и осуществлять отправки. Для таких поездов будут применяться понижающие коэффициенты в размере 10–15% в зависимости от расстояния и направлений».

Директор по транспорту и логистике ООО «Международная зерновая компания» Алексей Расницов высказал мнение, что в ближайшей перспективе резкого увеличения доли маршрутных отправок в общем объёме зерновых перевозок ожидать не стоит.

«В России лишь 10% элеваторов располагают инфраструктурой, соответствующей требованиям по формированию маршрутных, — пояснил он. — При этом довести остальные до нужного уровня очень сложно, поскольку они строились ещё в советские времена по другим стандартам. Поэтому, чтобы сделать маршрутизацию массовой, надо либо строить сеть новых элеваторов с соответствующими подъездными путями, либо вырабатывать систему консолидации в маршруты отдельных вагонов на узловых станциях».

Леонид Григорьев

ИНИЦИАТИВА

Подумать об инвестициях

>Начало | 1

Однако не все регионы это способны осуществить. По словам председателя госкомитета Псковской области по транспорту и связи Игоря Сильченкова, местный бюджет не в состоянии покрыть разницу между экономически обоснованным тарифом и установленным в регионе. «За 2011 год даже с учётом снятой ставки на пользование инфраструктурой область должна пригородной компании 300 млн руб.», — сказал он. — При этом в компенсацию выпадающих доходов в этом году включён 61 млн руб. Остальной долг будет внесён в договор на транспортное обслуживание будущего года».

Не получится и резко увеличить тарифы. «Нас ограничивает ФСТ ростом не более 10% в год. В будущем году мы сможем поднять его с 1,5 руб. за километр до 1,6, ещё через год — до 1,7. А включить ещё и инвестиционную составляющую просто нереально», — сказал Игорь Сильченков.

Игорь Акобардин предложил дать ППК возможность развивать рентабельные маршруты: «Не надо сдерживать возможность коммерческого развития перевозчиков. Какой резон внедрить дополнительные услуги, делать комфортабельный подвижной состав, если тариф один?» В качестве примера он привёл опыт Псковской области, по заказу которой было увеличено количество маршрутных поездов между Санкт-Петербургом и Псковом: «Мы начинали с трёх дней курсирования, а сегодня уже шесть дней в неделю ездим сдвоенными составами».

Дополнительной поддержкой может стать снятие с перевозчиков налога на добавленную стоимость. Но пока неясно, как это можно реализовать.

Игнат Выогин

ПЕРСПЕКТИВА

Дальний Восток может стать ближе

УРОВЕНЬ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКИ ОСЛОЖНЯЕТ РАЗВИТИЕ БИЗНЕСА

ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА ДОЛЖНА ОТВЕЧАТЬ БАЛАНСУ ИНТЕРЕСОВ ГОСУДАРСТВА, ГРУЗО-ОПРАВИТЕЛЕЙ И РЖД. Об этом говорилось на открывшемся вчера в Хабаровске Дальневосточном международном экономическом форуме.

Как заявил председатель совета Ассоциации «Дальний Восток и Забайкалье» Олег Кожемяко, высокие тарифы на услуги ЖКХ, энергетики и транспорта формируют большие издержки ведения в регионе бизнеса, а следовательно, низкую конкурентоспособность выпускаемой продукции.

В качестве одного из примеров он привёл ООО «Амурагропорт» — одно из крупнейших в стране предприятий по переработке сои. «Сегодня основные потребители соевого шрота находятся в Сибири и европейской части России. 90% производимой в Амурской области компанией продукции вывозится за её пределы. Область имеет возможность увеличить производство шрота втрое, полностью заменив импорт», — сказал Олег Кожемяко.

Однако в конечной стоимости соевой продукции из Приамурья транспортные расходы составляют 28%, а для поставщиков европейской части России доля этих затрат колеблется от 3 до 13%.

Другой пример. «Отправка лесных грузов по железной дороге с территории Тындинского района Амурской области до станции Гродеково в Приморском крае равна стоимости её перевозки до Санкт-Петербурга. При этом дальность перевозки один к четырём», — подчеркнул глава ассоциации.

Как отметил старший вице-президент ОАО «РЖД» Валерий Решетников, тарифную политику необходимо совершенствовать

важнее последовательно. «Тарифные условия необходимо формировать так, чтобы сохранить баланс интересов государства, грузоотправителей и РЖД в целях обеспечения как необходимых темпов роста экономики, так и эффективного функционирования железных дорог. При этом в тарифах необходимо ввести инвестиционную составляющую, повысить их долгосрочную предсказуемость», — сказал он.

Высокие издержки и при транспортировке по воде. В текущем году впервые за 25 лет по Севморпути в Мурманск отправились суда дальневосточных компаний с рыбой. И сбор за сопровождение сейнеров оказался сопоставимым со стоимостью прохода через Суэцкий канал. В два-три раза выше обошёлся поставщикам рыбопродукции и обратный рейс порожняком.

«Конечно, ни о каком развитии Севмор-

ношении транспортировки сои, минеральных удобрений», — сказал г-н Черногоров.

В свою очередь, перевозчики уверяют, что ими не движет чувство наживы. Например, в Первой грузовой компании указывают на то, что на неё приходится до 40% от всего объёма перевозок социально значимых грузов на сети. Перевозчик обслуживает самый восточный российский регион — Сахалин. Так, в третьем квартале по сравнению со вторым годом влягеры увеличили объём угольных перевозок для энергетики и ЖКХ на острове.

«Помимо угля мы перевозим в Сахалинской области нефтепаливные и строительные грузы, продовольствие, товары народного потребления, обеспечивая в том числе и поставки грузов на острова с материка. При этом данные перевозки изначально были и остаются для нас прежде всего социально значимыми», — говорит директор Владивостокского филиала ОАО «ПГК» Виктор Осинов.

Впрочем, возможности снизить затраты на перевозки у бизнеса могут появиться и другим путём. Как рассказал заместитель главы Минрегиона Роман Панов, планируется, что основные поставки продукции с будущего горно-металлургического кластера в Приамурье пойдут на экспорт в Китай по новому железнодорожному мосту через Амур у села Нижнеленинское и китайского города Тунцзян. Это будет единственный мост для поездов на 3 тыс. км российско-китайской границы. «Он сократит путь на 1400 км, что снизит себестоимость и повысит конкурентоспособность российской продукции на внешних рынках», — заявил замминистра.

Игнат Выогин

РЕШЕНИЕ

Дела пошли в горку

ТРАНЗИТНЫМ ВАГОНАМ С ПЕРЕРАБОТКОЙ СНИЯТ ПРОСТОЙ

На станции Чемерхово Восточно-Сибирской дороги восстановят сортировочную горку, закрытую 14 лет назад.

Сортировочная горка на станции Чемерхово благополучно работала до 1997 года. Затем в связи с существенным падением объёма перевозок её закрыли, а почти всё оборудование, в том числе устройства СЦБ, демонтировали. Сейчас же, как рассказал начальник станции Сергей Нефедев, ситуация изменилась в лучшую сторону.

«Грузопоток постоянно растёт, объём работ увеличивается. Поэтому было признано целесообразным восстановить проекта», — подтвердил первый заместитель начальника службы Дмитрий Андронов.

Деньги на проект будут вскоре выделены. Они, как сообщил главный инженер Восточно-Сибирской дирекции управления движением Дмитрий Бондарь, поступят в рамках инвестиционной программы ОАО «РЖД» уже в 2012 году.

Сергей Кез,
соб. корр. «Гудка»
Иркутск

Гудок 1520

ТРАНСПОРТНОЕ ОБОЗРЕНИЕ

ПРОСТРАНСТВА 1520

СТРАНЫ СНГ И БАЛТИИ

ОБЩИЙ СТАНДАРТ

ОБЩИЙ ПУТЬ

ОБЩИЕ НОВОСТИ

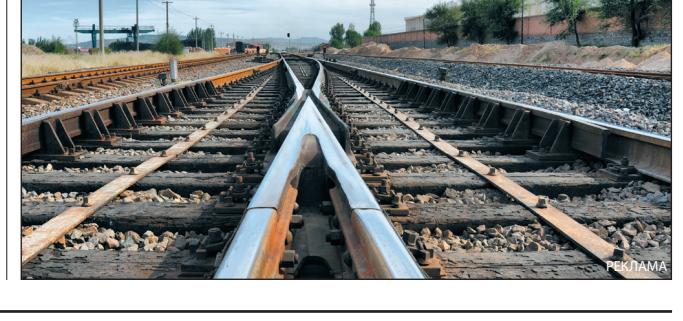
ОДНИМ ПУТЕМ!

ПОДПИСНОЙ ИНДЕКС: 19994

ПО ВОПРОСАМ ПОДПИСКИ:

(499) 262-89-89; PODPISKA@GUDOK.RU

WWW.GUDOK.RU/1520



ношении транспортировки сои, минеральных удобрений», — сказал г-н Черногоров.

В свою очередь, перевозчики уверяют, что ими не движет чувство наживы. Например, в Первой грузовой компании указывают на то, что на неё приходится до 40% от всего объёма перевозок социально значимых грузов на сети. Перевозчик обслуживает самый восточный российский регион — Сахалин. Так, в третьем квартале по сравнению со вторым годом влягеры увеличили объём угольных перевозок для энергетики и ЖКХ на острове.

«Помимо угля мы перевозим в Сахалинской области нефтепаливные и строительные грузы, продовольствие, товары народного потребления, обеспечивая в том числе и поставки грузов на острова с материка. При этом данные перевозки изначально были и остаются для нас прежде всего социально значимыми», — говорит директор Владивостокского филиала ОАО «ПГК» Виктор Осинов.

Впрочем, возможности снизить затраты на перевозки у бизнеса могут появиться и другим путём. Как рассказал заместитель главы Минрегиона Роман Панов, планируется, что основные поставки продукции с будущего горно-металлургического кластера в Приамурье пойдут на экспорт в Китай по новому железнодорожному мосту через Амур у села Нижнеленинское и китайского города Тунцзян. Это будет единственный мост для поездов на 3 тыс. км российско-китайской границы. «Он сократит путь на 1400 км, что снизит себестоимость и повысит конкурентоспособность российской продукции на внешних рынках», — заявил замминистра.

Игнат Выогин



Тарифы на перевозку порой бывают для бизнесменов непредсказуемыми

пути в дальнейшем не может быть и речи», — отметил Олег Кожемяко.

Вопрос о льготных перевозках поднимается в федеральных структурах власти. Как сообщил замминистра сельского хозяйства РФ Александр Черногоров, сегодня рассматривается вопрос установления льготных исключительных тарифов с понижающим коэффициентом 0,5 на перевозки свыше 1100 км зерна и продуктов его переработки из регионов Сибири и Курганской области в адрес российских портов, а также в направлении пограничных переходов с Украиной, Северной Кореей, Китаем и Монголией.

«Такие же предложения в Правительство РФ готовятся по Дальнему Востоку и в от-

Круглый стол

Помогут гарантиями

ИНФРАСТРУКТУРА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ЖДЁТ ГОСУДАРСТВЕННЫХ РЕШЕНИЙ



СОСЕДИ

Спорный контракт

СЗАО «Могилёвский вагоностроительный завод» (МВЗ) изучает перспективу производства вагонов из китайского литья.

Как сообщает Ружанская компания «Тианчжуй» по производству локомотивов и вагонов (Китай), МВЗ подписал контракт на поставку в Белоруссию вагонного литья, и первая поставка из 50 вагонокомплектов уже прибыла в Могилёв.

Заместитель начальника Белорусской железной дороги (БЖД) Владимир Балахонов пояснил, что контракт подписан с ОАО «Торговый дом РЖД» на поставку в течение 2011–2012 годов 1 тыс. китайских вагонокомплектов.

«Качество китайского литья достаточно приемлемое, по сравнению с ним литьё украинского «Азовобщемаша» вообще не котируется. По технической документации китайское литьё соответствует всем нормативам БЖД. При этом мы рассматриваем соотношение качества к цене. Стоимость китайского литья гораздо ниже, чем у производителей на всей территории СНГ, а качество – намного выше», – заключил он.

Напомним, что в конце 2010 года «ТД РЖД» заключил договор с Ружанской компанией «Тианчжуй» на изготовление и поставку в Россию вагонокомплектов (рама боковая и балка наддверная). НПК «Уралвагонзвод» в апреле 2011 года получил сертификат соответствия на тележку модели 18-100, дающий право на отгрузку 32 тыс. штук боковых рам.

На Могилёвском заводе отрицают факт начала поставок китайского литья. Как рассказал «Гудку» заместитель директора по коммерческим вопросам МВЗ Николай Казлов, контракт с китайской стороной еще не подписан.

«Сейчас мы ещё находимся на стадии переговоров. Наш завод относится не к БЖД, а к Министерству промышленности. Пока мы работаем в этом направлении, поэтому сейчас не стоит торопиться говорить о чём-то конкретном. Переговорный процесс в настоящее время находится на стадии заключения контракта. Решается коммерческая сторона вопроса», – сказал он, отметив при этом, что завод продолжит закупать литьё у российских и украинских производителей.

По словам директора МВЗ Валерия Осипова, сегодня делается всё возможное, чтобы увеличить мощности производства. Основной проблемой до недавнего времени были поставки вагонного литья. В Белоруссии никто его не производит, а в России и на Украине литья также не хватает, и завод получал эту продукцию по остаточному принципу. В перспективе проблему литья планируется решить за счёт строительства в Могилёве литьёного завода, который полностью обеспечит литьём БЖД и МВЗ. Определена площадка в Свободной экономической зоне «Могилёв» и ведётся поиск инвестора. Его ввод в эксплуатацию намечен на 2013 год.

Рина Мориц

ВЧЕРА НА ЗАСЕДАНИИ «КРУГЛОГО СТОЛА» «ПРИВЛЕЧЕНИЕ ИНВЕСТИЦИЙ В ИНФРАСТРУКТУРУ: ПОИСК ПРАКТИЧЕСКИХ РЕШЕНИЙ» ГРУЗООТПРАВИТЕЛИ ОДОБРИЛИ ИНИЦИТИВЫ ОАО «РЖД» ПО ФОРМАМ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ РАЗВИТИЯ СЕТИ.

«Дефицит инвестиций в железнодорожную инфраструктуру до 2015 года составляет 400 млрд руб., и если эта тенденция продолжится, то уже в 2015 году компания не сможет перевезти почти половину того, что будет дополнительного произведено, а это 230 млн тонн грузов, из них 30 млн тонн угля, 30 млн тонн нефтяных грузов, 15 млн тонн руды, 10 млн тонн чёрных металлов, 20 млн тонн готовой продукции», – сказал президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, выступая на заседании «круглого стола», организованного газетой «Ведомости».

При этом зачастую самим грузоотправителям приходится вкладывать деньги в железные дороги. «Когда возникла проблема на Западно-Сибирской дороге, угольные компании вкладывали деньги не только в развитие подъездных путей, но и в станционную инфраструктуру», – напомнил глава РЖД.

Генеральный директор СУЭК Владимир Рашевский заявил, что делает груз. Поэтому не совсем понятно, почему он должен ещё заниматься инфраструктурой. Понятно, что государство должно субсидировать многие проекты, которые компания (РЖД. – Ред.) делает за свой счёт и за счёт грузоотправителей. Но государство должно отдать такие вещи, как пассажирские перевозки и факторы, связанные с социальными и политическими проектами, от грузоотправителей», – сказал Владимир Лисин.

Ческой инфраструктуры, сигнализации, автоблокировки также требуют модернизации и замены», – рассказал глава РЖД.

При этом, по его словам, более 15 крупных компаний уже выразили намерение подключиться к магистральным сетям. «Это реально развивающийся сектор, который требует вывоза грузов именно железнодорожным транспортом. Мы оцениваем эту грузовую базу в объёме 300 млн тонн в год. Естественно, нагрузка ложится на инфраструктуру, адресованную портам, будь то Дальний Восток, Северо-Запад, Север или Юг. Но при таком развитии инфраструктуры мы практически не можем обеспечить эту перевозку», – заявил Владимир Якунин.

«Мы должны делать своё дело – производить сталь. Грузоотправитель тем и занима-

ется, что компания была вынуждена инвестировать деньги в инфраструктуру, чтобы иметь возможность нормально возить свои грузы.

В свою очередь, владелец Новолипецкого металлургического комбината Владимир Лисин на вопрос, на каких условиях он готов вкладывать в инфраструктуру, ответил, что ни на каких.

«Мы должны делать своё дело – производить сталь. Грузоотправитель тем и занима-

ется, что делает груз. Поэтому не совсем понятно, почему он должен ещё заниматься инфраструктурой. Понятно, что государство должно субсидировать многие проекты, которые компания (РЖД. – Ред.) делает за свой счёт и за счёт грузоотправителей. Но государство должно отдать такие вещи, как пассажирские перевозки и факторы, связанные с социальными и политическими проектами, от грузоотправителей», – сказал Владимир Лисин.

Заместитель министра финансов Александр Новак заявил, что ведомство в целом поддерживает механизм привлечения инвестиций за счёт выпуска облигаций.

«Но что предлагает компания? Речь идёт о выпуске государства специальных облигаций. Компания, безусловно, получит эти бумаги. Продаст на рынке с каким-то дисконтом, может быть. Соответственно, получит инвестиционный ресурс. Но, по сути, на рынок выйдут облигации го-

сударственного займа. Это тоже самое, что нам выпустить облигации федерального займа, занять деньги на рынке, увеличить дефицит бюджета и включить в расходы бюджета средства на реализацию инвестиционной программы, то есть те же самые субсидии. Поэтому мы предлагаем иной выход. В конце прошлого года вышло постановление правительства о порядке отбора инвестиционных проектов под государственные гарантии. Этот механизм действует. В бюджете заложены определённые

до 400 млрд руб.», – подсчитал чиновник.

«Хотя, – добавил господин Новак, – я считаю, что частично инвестиционную программу можно было бы формировать и за счёт тарифов. Одна из важных составляющих – это долгосрочный тариф. Он должен утверждаться не на один, а на три года, чтобы компания могла в этот период оптимизировать свои издержки, повышать эффективность». С этим тезисом единодушно согласились все участники «круглого стола».

Заместитель председателя правления Внешэкономбанка Михаил Полубояринов предложил ещё один инструмент.

«Банк как государственная управляющая компания пенсионными накоплениями сейчас имеет под управлением около 1 трлн руб. пенсионных фондов. И кому, как не РЖД, этим воспользоваться. Мы сейчас ищем возможности увеличения приобретения корпоративных облигаций как одного выпуска, так и общего объёма облигаций в обращении одного эмитента с 30% до 60%», – сказал он.

Эту идею, кстати, ОАО «РЖД» неоднократно предлагало использовать правительству.

Галия Шакирова

ПРИВАТИЗАЦИЯ

Флот зажали в тиски

Судоходная компания намерена не спешить с IPO

Спрос на ценные бумаги «Совкомфлота» в четыре раза превысил предложение. Но из-за нестабильности рынков группа намерена повременить с приватизацией.

Доклад об успешном размещении выпуска облигаций представил руководитель группы по работе с банками, рынкам капитала и рейтинговыми агентствами СКФ Александер Вербо.

По его словам, спрос на ценные бумаги со сроком погашения 7 лет в четыре раза превысил предложение, что позволило увеличить объём выпуска бумаг с \$500 до 800 млн и добиться самой низкой в истории рынка ставки купона для семилетних еврооблигаций российского эмитента – 5,375% годовых.

Компания продолжает подготовку к выводу ценных бумаг компании

на фондовые рынки, однако не согласна с планами Минэкономразвития (МЭР) реализовать IPO компании до конца 2011 года.

«Совкомфлот» планирует завершить основные предпродажные мероприятия в текущем году. Вместе с тем в условиях сохраняющейся на фондовых рынках негативной динамики и исключительно высокой волатильности, по имеющимся оценкам, окно возможностей для эффективного первичного публичного размещения акций компании откроется не ранее второго квартала 2012 года», – высказался председатель совета директоров ОАО «Совкомфлот» Сергей Нарышкин.

Правительство рассчитывает приватизировать 25% акций «Совкомфлота» уже в декабре этого года.

Партнёр ФБК Аскольд Бирин считает, что менеджмент компании

зажат в тиски между реальными возможностями и благоприятным моментом на рынке для первичного размещения. «До конца 2011 года практически невозможно успеть подготовиться. Обычно этот процесс включает в себя несколько этапов: выбирают окно возможностей, когда по оценке лидера размещения делают вывод, что рынок благоприятен для первичного размещения, готовится консолидированная финансовая отчётность по международным стандартам, которая должна быть не старше 135 дней после отчётной даты к моменту размещения. Мы видим такую картину – полугодовая отчётность устареет к декабря, а девятимесячная просто не успеет проаудироваться для включения данных в проспект до конца года», – отметил эксперт.

Татьяна Максимова



III МЕЖДУНАРОДНЫЙ РЕГИОНАЛЬНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ БИЗНЕС-ФОРУМ
СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО 1520: БАЛТИЙСКИЙ РЕГИОН

РИГА
17–18 ОКТЯБРЯ 2011

БАЛТИЙСКИЙ РЕГИОН:
железнодорожный бизнес
трансъевропейского значения

Генеральный международный партнер



Генеральный партнер



Партер



Партер



При участии



Генеральные информационные партнеры



WWW.FORUM1520.RU | +7 (495) 988 18 00

Дискуссия

Исключать из системы

ГРУЗООТПРАВИТЕЛЯМ ГОТОВЯТ ПРИНЦИП «ОДНОГО ОКНА»



Если страны СНГ и Балтии начнут оплачивать тариф за весь путь следования груза, то необходимость в работе экспедитора отпадёт.

Координационная комиссия по совершенствованию нормативной правовой базы организаций расчётов в международном железнодорожном сообщении Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества работает над алтернативным методом расчётов между администрациями.

Заместитель председателя Координационной комиссии Людмила Латкина сообщила «Гудку» об исключении из транспортной системы посредников благодаря оплате тарифа за весь путь следования груза в международном направлении.

«Цель нашей работы в том, чтобы получить всю сумму тарифа и вовремя расчитаться с транзитными дорогами и с дорогой назначения. Этот метод исключит удорожание перевозки и позволит клиенту экономить время и средства. Компания ЗАО «Инталекс», согласно заключённому с ними договору, подготовила научно-технический отчёт, где подробно проанализированы все стороны вопроса», – рассказывает она.

Начальник отдела по организации международных финансовых расчётов по

Часть функций у экспедиторов при новом порядке расчётов станет излишней

перевозкам департамента корпоративных финанс ОАО «РЖД» Елена Кудрявцева отметила схожесть нового расчёта с пассажирскими перевозками.

«Пассажир, покупая билет, сразу расчитывается за весь путь следования и не платит отдельно за каждую транзитную территорию. По аналогии хотим выстроить и эту систему, которая в первую очередь будет удобна для клиента. Сейчас, чтобы отправить груз из Казахстана в Белоруссию, на каждой дороге работает экспедитор. Мы хотим сделать так, чтобы клиент мог прийти в одно окно и сразу заплатить за всю перевозку. Ведь грузоотправителю сегодня приходится отдельно оплачивать тариф за территорию транзита», – рассказывает Елена Кудрявцева.

Она отметила, что институт экспедирования упразднить не будут, так как не все дороги захотят оплачивать перевозку грузов через централизованные расчёты.

Один из вариантов развития событий, который предлагает «Инталекс», – возложить все вопросы по взаимодействию с операторами по своей территории на железнодорожную администрацию. Если одна страна будет нести ответственность

за оплату перевозки на всём пути следования и взыскивать весь тариф, то может возникнуть проблема завышённой налогоблагаемой базы.

В связи с тем что проект находится на стадии разработки, в ходе его детального рассмотрения возникают некоторые трудности, которые необходимо учитывать и исправлять. На сегодняшний день, когда груз отправляется, уже имеется

Мы хотим сделать так, чтобы клиент мог прийти в одно окно и сразу заплатить за всю перевозку

авансовый платёж за его перевозку. Но, когда начнут проводить расчёты с территорией СНГ, страна назначения сразу не получит деньги. Они придут к ней только по истечении некоторого времени. Поэтому Координационная комиссия пытается разработать механизмы ускорения процесса получения денег.

Для полного учёта требований железнодорожных администраций Совет по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества предложил администрациям представить свои предложения в этом вопросе по электронной почте.

В письме от ГАЖК «Узбекистон темир йуллари» описано предположение о предполагаемых проблемах долгосрочных простое вагонов на транзитных дорогах, штрафов за простой и сложности при дальнейшем их акцептации железнодорожными дорогами, которые ранее оперативно решались с экспедиторскими организациями.

Специалисты «Инталекс» учат их желания и предусматривают ответ на этот вопрос. Расчёты будут установлены по соглашению сторон в договоре, при этом

предлагается в качестве вариантов расчёта для периода рассматривать пятидневку, декаду или другой срок, но не более месяца. Кроме того, в единый Порядок расчётов и другие документы предлагается включить положение, которое учитывает, что при оплате отправителем платежей за грузовую перевозку уплату принял на себя отправитель, и он обеспечивает беспрепятственный приём таких грузовых отправок на своих пограничных передаточных станциях независимо от наличия задолженности по платежам железной дороги отправления перед стороной приёма.

ТАТЬЯНА МАКСИМОВА

СДЕЛКА

С личным сервисом

Крупнейший перевозчик нефти расширил инфраструктуру



ОБСЛУЖИВАНИЕ ВАГОНОВ ПРИБЛИЗИЛИ К ПЕРЕВОЗКАМ

ООО «Трансойл» «Удоcherillo» – компанию, осуществляющую ремонтные работы и подготовку вагонов-цистерн для отгрузки нефтепродуктов.

Новая «дочка» «Трансойла» – ООО «Транссервис» (Омск). Основным видом деятельности компании является подготовка железнодорожных цистерн для отгрузки нефтепродуктов, а также проведение ремонта подвижного состава. Компания сотрудничает с операторами перевозчиками нефти и нефтепродуктов, химических грузов. Бренд «Транссервис» сохранился для использования в коммерческих целях. Другие подробности сделки «Трансойла» не раскрыты.

По мнению руководителя отдела аналитики информационного агентства «INFOLine-Аналитика» Михаила Бурмистрова, приобретение «Транссервиса» позитивно скажется на экономической эффективности «Трансойла». «Однозначно сократятся затраты оператора на услуги внешних промывочно-пропарочных станций, которые в значительной степени принадлежат Первой грузовой компании и на которые были жалобы, что они не обеспечивают должный уровень конкуренции, предлагая

занесенные цены, – говорит эксперт. – Уверен, что сотрудничество «Транссервиса» с другими операторами продолжится. Другое дело, что доля «Трансойла» в структуре клиентов компании несколько вырастет».

Начальник отдела инвестиционного моделирования ИТ-«Энергокапитал» Александр Игнатюк полагает, что укрупнение капитала «Трансойла» является логичным шагом на фоне расширения капитала ОАО «РЖД» в рамках структурной реформы компании. «В конечном итоге на рынке грузопривозок останется не более пяти игроков. Чтобы войти в их ряды, частные перевозчики сейчас

пытаются создавать холдинги с собственной инфраструктурой. Это обусловлено тем, что при дальнейшем развитии конкуренции в сфере перераспределения сегментов грузовых перевозок использование чужой инфраструктуры может быть сопряжено с дополнительными сопроводительными рисками», – пояснил Александр Игнатюк.

МАРГАРИТА МЕНЬШАКОВА

В досье

Рыночная доля «Трансойла» в объёме перевозок нефти и нефтепродуктов составляет 23,3%.

КОНТРАКТ

Едет за золотом

ОПЕРАТОР ДОГОВОРИЛСЯ С ДОБЫЧИКАМИ

ЗАО STS Logistics подписало договор на аутсорсинговое обслуживание транспортно-логистических работ ООО «Северсталь-Золото» (структурное золотодобывающее подразделение ОАО «Северсталь»).

Как рассказал коммерческий директор ЗАО STS Logistics Сергей Верещагин, согласно заключённому контракту компания берёт на себя выполнение комплекса работ по перевозке золотоносной породы со станций, расположенных вблизи месторождений ООО «Северсталь-Золото», на обогатительные комбинаты, а также проведение части таможенных операций с грузом.

Объём перевозки ориентировочно составит от 2 до 6 тыс. тонн продукции в месяц, что потребует использования до 100 полувагонов.

«Предложенные нами варианты транспортно-логистических решений позволяют сократить срок доставки каждой из партий руды с месторождений до обогатительных комбинатов на 14 дней по сравнению с ранее использовавшимися схемами», – подчеркнул глава компании-оператора. – Основными перевозчиками станут золотодобывающие месторождения в Якутии, Забайкальском крае, Бурятии, а также в Казахстане, где «Северсталь-Золото» имеет ряд активов».

Руководитель отраслевого информационно-аналитического портала «Вестник золотопромышленника» Сергей Падалка заявил «Гудку», что железнодорожная составляющая при перевозках золотоносной продукции обычно применяется для доставки не непосредственно добываемой руды, а продуктов её первичной переработки.



ПОРОДА С ЗОЛОТОМ ПОТРЕБОВАЛА НОВЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СХЕМ

«Обычно её первичная переработка осуществляется на комбинатах, расположенных в непосредственной близости к месторождениям, – отметил он. – На железную дорогу отгружается их продукция, как правило, это различные концентраты обогащённой руды. Поскольку эти концентраты являются продуктом сложной химической обработки первичного сырья, включающей в себя использование различных кислот, возникают и соответствующие требования к подвижному составу. Он должен обладать соответствующим антикоррозионным внутренним и внешним покрытием повышенной устойчивости. Кроме того, на той же причине должна обеспечиваться и физическая охрана вагонов. Соответственно, и расценки на такие перевозки выше, чем на грузы, традиционно перевозимые в полувагонах».

Леонид Григорьев

ВОПРОС ДНЯ

Целесообразно ли закрывать малодеятельные железнодорожные линии?

Сергей Иванов, замминистра развития промышленности, транспорта и связи Республики Коми:

– Предложения закрыть убыточные для железнодорожников линии Троицко-Печорск – Сосногорск и Микунь – Вендинга поступали от РЖД в прошлом году. У правительства Республики есть встречное предложение о принятии этих линий в собственность. Но вопрос по имуществу РЖД очень сложный, поэтому пока ведём с компанией предварительные переговоры. Рассматривается несколько вариантов – принимать линии в собственность либо Республики, либо какого-то перевозчика, субъекта транспортного рынка. Это социально значимые линии. Они обеспечивают как перевозки жителей отдалённых населённых пунктов, так и транспортное обслуживание предприятий лесопромышленного комплекса.

Есть и третья малодеятельная линия – Сыня – Усинск. Но сегодня она уже стала прибыльной за счёт освоения новых месторождений угля и нефти и, соответственно, роста грузоподъёмности. Тем не менее если уж мы будем брать в собственность, то все три линии.

Считаю, что в любом случае железнодорожные ветки не надо закрывать. Да, есть автомобильная дорога Сосногорск – Троицко-Печорск. В районе линии Микунь – Кослан – Вендинга автомобильная трасса сегодня строится. А дорога Сыня – Усинск ещё в проекте. Но автодороги всё равно не смогут взять на себя все перевозки. Кстати, в перспективе и две убыточные линии могут стать прибыльными, если лесопромышленники активизируются.

Николай Янченко, председатель комитета по транспорту и транспортной инфраструктуре Ленинградской области:

– К малодеятельным участкам надо подходить индивидуально и смотреть, что выгоднее – построить автомобильную трассу или сохранить железнодорожную линию. Большинство малодеятельных линий надо сохранять, но вопрос упирается в экономическую целесообразность. Дорога предлагает нам сохранить пригородное сообщение, если мы будем платить за эксплуатацию подвижного состава, который возит один вагон и трёх человек в нём. Это нам невыгодно. Конкретных предложений, направленных на модернизацию подвижного состава, чтобы сделать маршруты привлекательными для пассажиров, нам от дороги не поступало. Но мы совместно работаем, и я думаю, что мы решим этот вопрос.

Александра Грекская, начальник отдела по реформированию и работе с органами власти СЖД:

– Сейчас дорога никому не предлагает закрывать малодеятельные линии, ведь они жизненно необходимы регионам. Мы готовы оказать полное содействие Республике Коми, которая хочет взять две убыточные линии в собственность. Но для передачи федеральной собственности нужно решение правительства. И вообще это долгая и сложная процедура.

Кроме того, у регионов должно быть чёткое понимание, на что они будут содержать инфраструктуру линий, где возьмут персонал для её обслуживания и ремонта. Похоже, пока у инициаторов передачи такого понимания нет.

Андрей Зимин, замначальника службы движения Куйбышевской дирекции управления движением:

– На Куйбышевской есть малодеятельные линии, на которых находятся станции с малым объёмом грузовой и пассажирской работы. Эти станции законсервированы, то есть управление движением переключено на диспетчерскую централизацию и в дорожный центр управления перевозками. Кроме того, на станциях не поддерживается штат работников, не требуется техническое обслуживание инфраструктуры. Учитывая перспективу роста объёмов и активизацию промпредприятий, эти станции в любой момент могут быть включены в работу. Пока же за счёт консервации мы можем сэкономить на эксплуатационных расходах.

Алексей Антипов, замначальника отдела организации транспортного обслуживания управления промышленности, транспорта и энергетики Пензенской области:

– Предложения от РЖД по закрытию малодеятельных участков поступали, и регион не отказывается от них, но старается извеснно подходить к решению подобных вопросов. Отношение к закрытию складывается исходя из целесообразности и здравого смысла. Если действительно грузовые перевозки по участку небольшие и транспортные услуги не востребованы, то закрытие оправдано. Что касается пассажирских перевозок, то здесь необходимо семь раз подумать – ведь даже если пассажиропоток незначительный, всё равно это люди и их проблемы, которые необходимо решать.

РЕШЕНИЕ

Ставка
на своих

«Уралкалий» расширяет
вагонный парк



«Уралкалий» продолжает обновление собственного парка минераловозов. Один из крупнейших производителей калийных удобрений ОАО «Уралкалий» приобрёл 106 новых железнодорожных вагонов, предназначенных для перевозки минеральных удобрений. Приобретённые минераловозы изготовлены на Брянском машиностроительном заводе, входящем в состав группы «Трансмашхолдинг».

Сумма, потраченная на покупку партии вагонов, не раскрывается.

«Вагоны Брянского машиностроительного завода уже эксплуатируются в компании «Уралкалий» и отлично себя зарекомендовали», – отмечает начальник отдела по работе со СМИ ОАО «Уралкалий» Владимир Равинский.

По его словам, приобретение дополнительных вагонов связано с ростом объёмов производства и отгрузки готовой продукции.

Специальная конструкция механизма разгрузки минераловозов проста и удобна в эксплуатации. Внутренняя поверхность цельнометаллического кузова и крыши вагона обработана специальным антикоррозийным покрытием, увеличивающим срок службы минераловоза до 26 лет.

Сегодня в собственности компании насчитывается более 8000 вагонов-минераловозов, что практически полностью удовлетворяет её потребности в перевозках.

В 2012 году ОАО «Уралкалий» планирует дальнейшее увеличение собственного парка специализированных вагонов.

«Расширять собственный вагонный парк и отказываться от арендованного – вполне обоснованная стратегия всех крупных производителей минеральных удобрений», – считает аналитик ИК «Велес Капитал» Айрат Халиков. По его словам, нехватка вагонов – отраслевая проблема. Поэтому создание собственного вагонного парка позволяет решать многие проблемы, в первую очередь заметно ущемить деятельность производителей.

Наталия Решетняк

Рекорд на год

В России ждут большого урожая сахарной свёклы

По прогнозам Минэкономразвития, российские производители соберут в этом году около 37 млн тонн сахарной свёклы. Однако уже в следующем году произойдёт снижение объёмов и переработки, и перевозок. Сильное превышение предложения товара над спросом заставляет производителей менять свои планы.

Заявленный Минэкономразвития урожай – рекордный за последние 20 лет и на 64% больше, чем в прошлом году. Этому способствовало значительное расширение посевных площадей под эту культуру. Как ожидается, после переработки свёклы этого года будет получено около 5 млн тонн сахара (для сравнения: в прошлом году Россия произвела только 2,7 млн тонн сахара). Этот объём практически полностью может покрыть внутренние потребности страны (оцениваются в 5,4–5,6 млн тонн). При этом Россия собирается ещё и экспортировать свою продукцию в Таджикистан и Киргизию.

Отраслевые эксперты в свою очередь считают, что объёмы переработки будут ниже. По мнению специалиста независимого аналитического агентства «Инвесткафе» Антона Сафонова, производство в стране может достигнуть 4,5–4,6 млн тонн. Александр Ковалёв из «ТКБ Капитал» прогнозирует ещё меньший объём переработки – 4,2–4,3 млн тонн.

Экспортный потенциал, по словам г-на Сафонова, не очень большой, так как внутреннее потребление достаточно высоко. «Вряд ли в 2011 году будет экспортировано больше 400 тыс. тонн», – говорит эксперт «Инвесткафе», отмечая, что ранее большая часть сахара экспортировалась за счёт производства из импортного сахара-сырца. Более того, продолжает Александр Ковалёв, несмотря на то что уровень переработки в 4 млн тонн будет превышен впервые, Россия останется импортером сахара-сырца. В основном он привозится из стран Латинской Америки. «Общий объём чистого импорта может составить порядка 2 млн тонн. При этом доля Украины составит около 15%», – считает эксперт.

Украина смогла бы поставить и больше. «В этом году внутреннее производство сахара там тоже вырастет, – замечает эксперт департамента оценки «2К Аудит – Деловые консультации / Morison International» Ирина Воробьёва. – На Украине произведут 2,1–2,2 млн тонн сахара, что на 200–300 тыс. тонн превышает внутреннее потребление. Естественно, Украина хочет экспортить излишек».

Украинское Министерство аграрной политики и продовольствия неоднократно пыталось добиться у российских властей беспошлиной квоты в 100 тыс. тонн.

«И это логично. По большому счёту, Украине больше некуда везти, кроме России. В мире жёсткая конкуренция (со стороны ЕС, азиатских экспортёров, та-

Конъюнктура



Производителям не нравится и когда свёклы много, и когда мало

ких как Таиланд, а в этом году и Индия, Бразилия). Основные импортёры в Азии, туда везти далеко и дорого», – рассуждает г-н Ковалёв.

Однако пока попытки украинской стороны успехом не увенчались.

В 2012 году из-за большого предложения на рынке

производство сахарной свёклы в России сократится

На днях Министерство сельского хозяйства РФ по просьбе Союза сахаропроизводителей решило не снижать в мае – июле 2012 года текущую минимальную ставку импортной пошлины на украинский сахар-сырец (сейчас составляет \$140 за тонну), а также продлить на 2013–2020 годы срок действия изъятия сахара из режима свободной (беспошлиновой) торговли с Украиной. По словам министра сельского хозяйства РФ Елены Скрынник, предложенные ведомством инициативы через месяц будут переданы на рассмотрение Правительства РФ.

Эксперты не сомневаются в том, что они будут поддержаны.

«Желание производителей ограничить импорт сахара в Россию, в том числе с

году и дефицита в предыдущие два года. И это в том случае, если потребление будет соответствовать прогнозам, чего нельзя гарантировать на фоне неблагоприятной общей экономической обстановки. Протекционистские меры, предлагаемые производителями, могут помочь им, но лишь в краткосрочной перспективе», – считает г-н Ковалёв.

Впрочем, по прогнозу того же Минэкономразвития, уже в 2012 году из-за большого предложения на рынке производство сахарной свёклы в России сократится на 12,2% по сравнению с текущим годом, а сахара-песка – на 19,3% – до почти 4 млн тонн (после роста на 41,4% в 2011 году).

Галия Шакирова

ПРОГНОЗ

Приватное
увеличение

Стивидорные компании холдинга Universal Cargo Logistics Holding (UCL Holding, Морской порт Санкт-Петербург, Туапсинский и Таганрогский порты и перевалочный комплекс в порту Усть-Луга) в 2011 году планируют увеличить перевалку грузов по сравнению с прошлым годом на 4,3% – до 33,4 млн тонн.

Железнодорожный дивизион холдинга должен увеличить перевозку грузов в 1,4 раза – до 76,2 млн тонн, в том числе уголь планируется перевезти в 1,7 раза больше – 21,3 млн тонн. Например, как пояснил начальник управления по связям с общественностью UCL Holding Дмитрий Бауков, прогнозируется увеличение объёмов перевозок ООО «Независимая транспортная компания» (НТК, подконтрольна UCL Rail B.V., дочке холдинга) за счёт серьёзного увеличения вагонного парка, а также его эффективного использования.

«В отрасли завершилось замещение инвентарного парка приватным – этим и обусловлен рост перевозок угля независимыми операторами. В частности, если в 2010 году ООО «НТК» фактически не работало на рынке перевозок угля для организаций, не входящих в корпоративный периметр, то в I полугодии 2011 года объём таких перевозок составил 3,6 млн тонн. Всего же за 6 месяцев текущего года объём угольных перевозок в полуwagonах НТК достиг 7,9 млн тонн.

Помимо угля, важную роль в структуре перевозимых грузов ООО «НТК» играют руда и чёрные металлы, говорит г-н Бауков. При перевозках угля НТК применяет технологию подачи порожняка на полигон Западно-Сибирской железной дороги, которая подразумевает формирование маршрутов из порожних вагонов, их направление на определённые станции. Для этого НТК заключила соглашение с ЗСЖД.

Так, ежесуточно на путях ОАО «Новолипецкий металлургический комбинат» формируются два-три маршрута порожних вагонов НТК, которые отправляются на полигон ЗСЖД. Между углепогрузочными станциями Кузбасса и станцией Заринская работают до 10 маршрутов из вагонов НТК, обеспечивающих «Алтай-Кокс» угольным сырьём.

Татьяна Максимова

СИТУАЦИЯ

Топливо на замке

БЕНЗИНОВЫЙ КРИЗИС ОХВАТЫВАЕТ ВСЁ НОВЫЕ РЕГИОНЫ

Ситуация с дефицитом бензина в российских регионах продолжает оставаться довольно напряжённой. Проблемы с топливом начались у Калининградской, Курской, Нижегородской областей, на Камчатке и в Бурятии. Правительство обвиняет во всём монополистов, а власти областей, где добывается и перерабатывается нефть, вводят мораторий на вывоз топлива за пределы своих территорий.

По данным Центрального диспетчерского управления топливно-энергетического комплекса, в сентябре ситуация на топливном рынке оставалась в целом стабильной. Средняя розничная цена бензина Аи-92 выросла по сравнению с предыдущей неделей лишь на 5 коп. и составила 26,1 руб. за литр. Аи-95 также подорожал на 5 коп.



Фото: АНАСТАСИЯ СПИРИЧ

– до 27,88 руб. Дизтопливо подорожало до 25,25 руб. за литр, прибавив на 4 коп.

По данным ведомства, больше всего подорожал бензин в Камчатском крае. Аи-92 достиг отметки 33,35 руб. (+1 руб.), Аи-95 – 35,05 руб. (+70 коп.). Летнее дизтопливо также прибавило в цене 1 руб., составив 33,35 руб.

Ряд регионов уже вводят меры, препятствующие вывозу топлива

На втором месте по росту бензиновых цен оказалась Бурятия. Аи-92 и Аи-95 подорожали на 60 коп. за литр. Однако, несмотря на общую довольно стабильную картину, топливный кризис далёк от своего разрешения. Нехватку бензина ощущают

Калининградскую область. При этом стоимость самых популярных марок не опускается ниже 28,5 руб. за литр. Губернатор области Николай Цуканов уже обратился за помощью к министру энергетики РФ Сергею Шматко.

Аналогичные проблемы в Курской области. По информации ряда СМИ, в Нижнем Новгороде установились самые высокие цены на дизтопливо в Поволжском федеральном округе (25,94 руб.). Однако местные власти пока отрицают, что испытывают нехватку топлива.

А вот в Кемеровской области, напротив, продаётся самый дешёвый бензин в России (средняя цена 21,52 руб. за литр). Чтобы исключить факты передвижки топлива соседям, в начале сентября региональные чиновники ввели мораторий на вывоз топлива за пределы области. Отраслевые эксперты

сомневаются в эффективности этих мер, но не исключают, что примеру Кемерова могут последовать и другие регионы с «дешёвым» бензином. По крайней мере в краткосрочном периоде они действительно могут принести результаты.

По мнению премьер-министра России Владимира Путина, причина нынешнего кризиса кроется в региональном монополизме.

«После исчезновения крупного кластера независимой переработки на Уфимской группе заводов у крупных нефтяных компаний появилась возможность формировать цены по не очень прозрачным принципам», – говорит генеральный директор «Солид Товарные рынки» Илья Мороз.

«Согласно заявлению замглавы антимонопольной службы Анатолия Голомолзина, ситуация такова, что нефтяная

компания, которая лидирует в каком-либо регионе, имеет широкие возможности завышать цены на нефтепродукты. Такая ситуация на данный момент в России больше чем в половине регионов, и разница цен на тот же бензин может доходить до 5% в сопоставимых регионах по экономическим условиям», – добавляет Вячеслав Орский из LoginFX.

При этом, отмечают участники рынка, несмотря на громкие угрозы Федеральной антимонопольной службы, «вновнник» удаётся легко уйти от ответственности.

«Сложившаяся ситуация такова, что ФАС постоянно показывает свою лояльность к компаниям и если и штрафует, то по минимуму. Данные несущественные меры дают компаниям повод влиять на цены самостоятельно. И делается это ценой невысоких сравнительно

с прибылью штрафов в ФАС, что устраивает, видимо, обе стороны», – отмечает г-н Орский.

Помочь решению данной проблемы, по мнению эксперта, может принятие внесённого ФАС в правительство закона о проекте «Об обороте нефти и нефтепродуктов», согласно которому, нефтяным компаниям, чьи сети АЗС занимают более 35% региональных рынков, будет запрещено строить новые заправочные станции. Также закон обяжет нефтяные компании вывести свои АЗС в отдельное юридическое лицо, после чего сети АЗС будут вынуждены покупать топливо по тем же ценам, что и независимые операторы.

Однако это лишь один из целого комплекса шагов, без которых дефицит топлива неизбежно будет повторяться снова и снова.

Галия Шакирова

ЕДИНАЯ ИНФОРМАЦИОННО-СПРАВОЧНАЯ «ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ» ДЛЯ РАБОТНИКОВ КОМПАНИИ

БЕСПЛАТНЫЕ ЗВОНКИ ИЗ ВСЕХ РЕГИОНОВ РОССИИ!

8 800 100 1520

С понедельника по субботу с 8.00 до 22.00 (мск) сотрудники «Горячей линии» принимают обращения работников ОАО «РЖД»



6. | ОБЯЗАТЕЛЬНАЯ ПУБЛИКАЦИЯ

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

5 октября 2011 года

среда

№ 180 (24900)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

Уведомление

ИЗВЕЩЕНИЕ О ТОРГАХ НА ПРАВО ЗАКЛЮЧЕНИЯ ДОГОВОРА КУПЛИ-ПРОДАЖИ АКЦИЙ ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «БАРНАУЛЬСКИЙ ВАГОНОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД», ПРОВОДИМЫХ В ФОРМЕ ОТКРЫТОГО АУКЦИОНА С ПОДАЧЕЙ ПРЕДЛОЖЕНИЙ О ЦЕНЕ АКЦИЙ В ОТКРЫТОЙ ФОРМЕ

настоящим Открытое Акционерное Общество «Транскредит-Банк», действующее на основании заключенного с открытым акционерным обществом «Российские железные дороги» (далее – «РЖД») Агентского договора № 745 от 20 сентября 2006 года по организации и проведению торгов на право заклю-

чения договоров купли-продажи принадлежащих ОАО «РЖД» акций и долей в уставном капитале хозяйственных обществ (с учетом последующих изменений и дополнений), а также поручения на организацию и проведение аукциона и доверенности, от имени РЖД сообщает о проведении торгов на

право заключения договора купли-продажи акций открытого акционерного общества «Барнаульский вагоноремонтный завод» (далее – «Общество»), проводимых в форме открытого аукциона с подачей предложений о цене акций в открытой форме (далее – «Аукцион»).

общие положения

Распоряжение Правительства Российской Федерации № 495-р от 24 марта 2011 года.

Решение совета директоров РЖД (протокол № 15 от 1 сентября 2011 года).

Право на заключение договора купли-продажи 868 739 (восьмисот шестьдесят восемь сорок девять) акций открытого акционерного общества «Барнаульский вагоноремонтный завод», (далее – «Договор купли-продажи акций»), что составляет 100 процентов минус 1 акция уставного капитала Общества, зарегистрированных в соответствии с решением Федеральной службы по финансовым рынкам от 1 августа 2006 года под номером 1-01-55195-Е, принадлежащих РЖД (далее – «Акции»).

Условия подлежащего заключению по результатам Аукциона Договора купли-продажи акций предусматривают их отчуждение единным пакетом.

Полное наименование – открытое акционерное общество «Барнаульский вагоноремонтный завод».

Место нахождения и почтовый адрес – Российская Федерация, 656004, Алтайский край, г. Барнаул, ул. Водопроводная, д. 122.

Данные государственной регистрации – основной государственный регистрационный номер 1062224031011.

Основными видами деятельности Общества являются: капитальный и деповской ремонт, модернизация, строительство грузовых вагонов, производство запасных частей.

Полное наименование – открытое акционерное общество «Российские железные дороги».

Место нахождения и почтовый адрес – Российская Федерация, 107174, г. Москва, ул. Новая Басманная, д. 2.

Адрес Интернет-сайта: <http://www.rzd.ru/>

Данные государственной регистрации – основной государственный регистрационный номер 1037739877295.

Полное наименование – Открытое Акционерное Общество «ТранскредитБанк» (далее – «Организатор аукциона»).

Место нахождения и почтовый адрес: Российская Федерация, 105066, г. Москва, ул. Новая Басманная, д. 37А.

Адрес Интернет-сайта: <http://www.tcb.ru/>

Данные государственной регистрации – основной государственный регистрационный номер 1027739048204.

Открытый аукцион с подачей предложений о цене Акций в открытой форме.

868 739 280 (восьмисот шестьдесят восемь миллионов семьсот тридцать девять тысяч двести восемьдесят) рублей.

Сумма повышения цены Акций участниками в ходе Аукциона составляет 10 000 000 (десять миллионов) рублей (далее – «Шаг аукциона»), за исключением первого шага Аукциона, который составляет 11 260 720 (одиннадцать миллионов двести шестьдесят тысяч семьсот двадцать) рублей. Шаг аукциона может быть изменен в течение Аукциона по решению созданной для проведения Аукциона аукционной комиссии (далее – «Аукционная комиссия»).

Детальные условия Аукциона изложены в документации о торгах на право заключения Договора купли-продажи акций, проводимых в форме открытого аукциона с подачей предложений о цене Акций в открытой форме (далее – «Аукционная документация»).

Аукционная документация может быть получена у Организатора аукциона с 06 октября 2011 года по 11 ноября 2011 года по адресу: 105066, г. Москва, ул. Новая Басманная, д. 37А, корпус 4, этаж, комн. 459, в рабочие дни с 10:00 до 18:00 (в пятницу и предпраздничные дни с 10:00 до 16:45) по московскому времени после направления лицом, имеющим намерение принять участие в Аукционе (далее – «Претендент»), или его уполномоченным представителем в адрес Организатора аукциона подписанного Претендентом или его уполномоченным представителем и (если применимо) заверенного печатью Претендента соглашения о конфиденциальности и сведений о Претенденте, составленных по формам, опубликованным на интернет-сайте Организатора аукциона, а также доверенности на подачу документов для получения Аукционной документации.

Копия Аукционной документации также будет размещена в Информационной комнате (как этот термин определен ниже).

Вместе с настоящим извещением о проведении Аукциона на интернет-сайте размещены следующие формы документов, необходимых Претендентам для получения Аукционной документации и доступа в Информационную комнату:

- описание документов, необходимых для доступа в Информационную комнату;
- сведения о Претенденте;
- соглашение о конфиденциальности;
- правила доступа в Информационную комнату;
- форма доверенности на получение доступа в Информационную комнату.

требования к претендентам и заявке

Аукцион проводится среди участников Аукциона, отвечающих нижеприведенным требованиям, вынесшим на счет Организатора аукциона сумму Задатка (как этот термин определен ниже) и подавших Заявки (как определено ниже) с приложением требуемых документов.

К участию в Аукционе допускается Претендент, если он:

- является юридическим лицом или физическим лицом, не являющимся работником Организатора аукциона или РЖД;
- не находится в процессе ликвидации и в отношении него не инициирована процедура банкротства, если Претендент является иностранное юридическое лицо или иностранный гражданин, иная процедура, аналогичная ликвидации и банкротству, предусмотренная применимым правом;
- обладает полной правоспособностью и (если применимо) дееспособностью в соответствии с применимым правом и имеет право на участие в Аукционе, а также заключение и исполнение Договора купли-продажи акций на условиях, изложенных в Аукционной документации, не ограниченное применимым правом, каким-либо договорным или иным обязательством.

Заявка на участие в Аукционе (далее – «Заявка») и прилагаемые к Заявке документы принимаются Организатором аукциона в период с 06 октября 2011 года по 11 ноября 2011 года по адресу: ул. Новая Басманная, д. 37А, корпус А, 4 этаж, комн. 459, в рабочие дни с 10:00 до 18:00 (в пятницу и предпраздничные дни с 10:00 до 16:45).

Документы, которые каждый Претендент должен представить Организатору аукциона вместе с Заявкой для целей участия в Аукционе

• описание документов, заверенная Претендентом или уполномоченным представителем Претендента и (если применимо) печатью Претендента (по форме, приведенной в Приложении 3(Б) к Аукционной документации), в двух экземплярах;

• сведения о Претенденте, заверенные Претендентом или уполномоченным представителем Претендента и (если применимо) печатью Претендента (по форме, приведенной в Приложении 2 к Аукционной документации (далее – «Договор о задатке»), в одном экземпляре;

• выписка по банковскому счету, подтверждающая списание суммы Задатка с банковского счета Претендента, заверенная банком Претендента, или платежное поручение на перечисление суммы Задатка, с пометкой банка о принятии поручения к исполнению;

• справка, заверенная Претендентом или уполномоченным представителем Претендента и (если применимо) печатью Претендента, содержащая (а) информацию о том, какие разрешения или согласия государственных или регулятивных органов, в том числе иностранных государств, необходимо получить Претенденту для совершения сделки по приобретению Акций; или (б) подтверждение, что никакие разрешения или согласия на приобретение Акций Претенденту не требуется;

дополнительные документы, которые Претендент, являющийся российским юридическим лицом, должен представить Организатору аукциона вместе с Заявкой для целей участия в Аукционе

• в случае если к моменту подачи Заявки Претендент направил ходатайство(-а) о согласовании сделки по приобретению Акций государственными или регулятивными органами, в том числе ФАС России или соответствующими органами иностранных государств - копии документов, подтверждающих направление соответствующих ходатайств. При наличии каких-либо согласий со стороны государственных или регулятивных органов, в том числе ФАС России или соответствующими органами иностранных государств, на приобретение соответствующих Акций - копии таких согласий, заверенные Претендентом или единоличным исполнительным органом и (если применимо) печатью Претендента;

• нотариально заверенная копия свидетельства о постановке Претендента на учет в налоговом органе, если в соответствии с законодательством Российской Федерации Претендент состоит или должен состоять на учете в налоговом органе в Российской Федерации;

• если в соответствии с законодательством Российской Федерации Претендент состоит или должен состоять на учете в налоговом органе и (или) государственных внебюджетных фондах (либо осуществлять отчисления в такие органы или фонды) – оригиналы справок из налогового органа, пенсионного фонда и фондов социального и медицинского страхования, выданных по последней опубликования настоящего извещения о проведении Аукциона и подтверждающих, что Претендент не имеет просроченной задолженности перед бюджетом и государственными внебюджетными фондами.

• нотариально заверенная копия свидетельства о государственной регистрации Претендента и (или) свидетельства о внесении записи в единый государственный реестр юридических лиц о юридическом лице, зарегистрированном до 1 июля 2002 года;

• нотариально заверенная копия действующего устава Претендента и (или) иных учредительных документов (с приложением нотариально заверенных изменений и дополнений в устав и (или) иные учредительные документы, если применимо);

• копия протокола или решения о назначении (избрании) единоличного исполнительного органа Претендента, заверенная подписью единоличного исполнительного органа Претендента;

• копии бухгалтерских балансов и отчетов о прибылях и убытках Претендента за 2009 и 2010 гг., в таком же порядке как эти годы, заверенные подписью единоличного исполнительного органа, главного бухгалтера и печатью Претендента, или, если Претендент создан после 1 января 2009 года, копии бухгалтерских балансов и отчетов о прибылях и убытках Претендента за каждый полный год и на последнюю отчетную дату;

• оригинал или нотариально заверенная копия доверенности, выданной на имя лица, уполномоченного действовать от имени Претендента (по форме, приведенной в Приложении 8 к Аукционной документации), или иной документ (оригинал или нотариально заверенная копия), подтверждающий полномочия представителя Претендента;

• решение компетентных органов управления Претендента об одобрении сделки купли-продажи Акций (и, если применимо, Договора о задатке (как этот термин определен ниже)), с указанием предельной цены сделки (выраженной в абсолютном значении в рублях) в случае если требование о необходимости наличия такого решения для совершения сделки купли-продажи Акций (и, если применимо, Договора о задатке) установлено законодательством РФ и (или) уставом Претендента и (или) если для Претендента приобретение Акций (и) внесение денежных средств в соответствии с Договором о задатке в качестве обеспечения Заявки и исполнения Договора купли-продажи акций является крупной сделкой или сделкой, на которую распространяется порядок одобрения крупных сделок в соответствии с уставом Претендента (далее – «Корпоративное одобрение»), заверенное подписью уполномоченного представителя Претендента и печатью Претендента; либо заявление, заверенное подписью единоличного исполнительного органа и печатью Претендента;

• заверенная нотариусом или российским банком копия карточки с образцами подписей уполномоченных лиц и оттиска печати Претендента;

• оригинал справки, подтверждающей, что Претендент не находится в процессе ликвидации и в отношении него не инициирована процедура банкротства, подписанной уполномоченным лицом Претендента и заверенной печатью Претендента.

• нотариально заверенная копия сертификата об учреждении или иной аналогичный документ, подтверждающий государственную регистрацию Претендента в соответствии с законодательством места создания Претендента;

• нотариально заверенная копия учредительных документов Претендента;

• оригинал или нотариально заверенная копия документа, подтверждающего назначение единоличного исполнительного органа Претендента или иных лиц, имеющих право действовать от имени Претендента без доверенности, в частности сертификат (свидетельство) о полномочиях органов управления и (или) сертификат (свидетельство), подтверждающий количество директоров Претендента и полное имя каждого директора Претендента;

• оригинал или нотариально заверенная копия доверенности или иного документа, подтверждающего в соответствии с требованиями применимого права полномочия лица, имеющего право действовать от имени Претендента;

• копии бухгалтерских балансов Претендента за 2009 и 2010 гг., а также за 1 полугодие 2011 года, заверенные подписью лица, имеющего право действовать от имени Претендента, и (если применимо) печатью Претендента, или, если Претендент создан после 1 января 2009 года, копии бухгалтерских балансов и отчетов о прибылях и убытках Претендента за каждый полный год и на последнюю отчетную дату;

• Корпоративное одобрение, заверенное подписью лица, имеющего право действовать от имени Претендента, и (если применимо) печатью Претендента; либо заявление, заверенное подписью лица, имеющего право действовать от имени Претендента, и (если применимо) печатью Претендента;

• оригинал справки, подтверждающей, что Претендент не находится в процессе ликвидации и в отношении него не инициирована процедура банкротства, подписанной уполномоченным лицом Претендента и (если применимо) заверенной печатью Претендента.

• в случае, если Претендент состоит в браке – нотариально удостоверенное согласие супруга Претендента на участие Претендента в Аукционе, заключение Претендентом Договора о задатке и Договора купли-продажи акций;

• в случае, если Претендент действует через уполномоченного представителя – оригинал или нотариально заверенная копия доверенности, выданной на имя лица, уполномоченного действовать от имени Претендента (по форме, приведенной в Приложении 8 к Аукционной документации).

Документы, составленные на иностранном языке, признаются при условии их легализации в соответствии с международными договорами и действующим законодательством Российской Федерации или при условии, что на документе или на отдельном листе, скрепленном с документом, проставлен апостиль в соответствии с Конвенцией, отменяющей требования легализации иностранных официальных документов, заключенной в Гааге 5 октября 1961 года (если документ составлен в государстве – участнике Конвенции). К таким документам должен быть приложен их перевод на русский язык, заверенный в нотариальном порядке.

В случае если Претендент уже предоставил какие-либо из указанных выше документов при получении доступа в Информационную комнату или при получении Аукционной документации, Претендент должен приложить к Заявке копии ранее предоставленных Организатору аукциона документов, заверенные Претендентом или уполномоченным представителем Претендента и (если применимо) печатью Претендента, при условии, что в такие документы не было внесено изменений и в прилагаемой к Заявке описи документов сделаны соответствующие отметки о предоставлении надлежащим образом заверенных документов.

Для участия в Аукционе Претендент в срок не позднее 11 ноября 2011 года обязан внести на корреспондентский счет Организатора аукциона задаток в размере 80 000 000 (восьмидесяти миллионов) рублей (далее и выше – «Задаток») в порядке, определенном Договором о задатке.

Уведомление

Реквизиты для внесения Задатка:

Получатель: ОАО «ТрансКредитБанк»
БИК 044525562
к/с 3010181060000000562 в ОПЕРУ Московского ГТУ Банка России
л/сч 4742281070000052247

ИНН 7722080343

КПП 997950001

Претенденты могут получить два экземпляра Договора о задатке, подписанных уполномоченным представителем Организатора аукциона, по месту нахождения Организатора аукциона.

ОФОРМЛЕНИЕ УЧАСТИЯ В АУКЦИОНЕ

Дата и место признания Претендентов участниками Аукциона 18 ноября 2011 года по адресу: ул. Новая Басманская, д.37А, корпус А, 2 этаж, комн. 259.

Порядок оповещения Претендентов о признании или непризнании их участниками Аукциона Решение о признании Претендентов участниками аукциона (далее – «Участники») принимается Аукционной комиссией в порядке, предусмотренном Аукционной документацией.

Участники, а также Претенденты, не допущенные к участию в Аукционе, уведомляются Организатором аукциона о принятом Аукционной комиссией решении не позднее следующего рабочего дня с даты оформления данного решения протоколом приема Заявок посредством:

- направления соответствующего письменного уведомления по адресу электронной почты, указанному в сведениях о Претенденте;
- передачи указанного письменного уведомления Претендентам или их уполномоченным представителям по месту нахождения Организатора аукциона;
- опубликования информации на сайте Организатора аукциона.

Невзвод уполномоченного представителя Претендента для получения такого уведомления или неполучение сообщения по электронной почте не может являться основанием для предъявления претензий отсутствия надлежащего уведомления такого Претендента о допуске или об отказе в допуске к участию в Аукционе.

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ ОБ ОБЩЕСТВЕ

Информационная комната

В целях предоставления Претендентам возможности получить дополнительную информацию об Обществе и о его деятельности Организатор аукциона предоставляет Претендентам доступ в информационную комнату, содержащую в электронном виде информацию и документы в отношении Общества и его аффилированных лиц (далее и выше – «Информационная комната»).

Порядок работы Информационной комнаты определяется Аукционной документацией.

Информационная комната открыта для Претендентов в период с 06 октября 2011 года по 23 ноября 2011 года круглосуточно, при условии предоставления никому из документов и получения согласия и паролей доступа от Организатора аукциона.

Документы, необходимые каждому Претенденту для получения доступа в Информационную комнату

Для получения допуска в Информационную комнату Претендент обязан предоставить Организатору аукциона следующие документы:

- описание документов (по форме, приведенной в Приложении 3(А) к Аукционной документации), заверенная Претендентом или уполномоченным представителем Претендента и (если применимо) печатью Претендента, в двух экземплярах;
- сведения о Претенденте, заверенные Претендентом или уполномоченным представителем Претендента и (если применимо) печатью Претендента (по форме, приведенной в Приложении 2 к Аукционной документации);
- подписанное Претендентом или уполномоченным представителем Претендента и (если применимо) заверенное печатью Претендента соглашение о конфиденциальности (по форме, приведенной в Приложении 4 к Аукционной документации), в двух экземплярах;
- подписанные Претендентом или уполномоченным представителем Претендента и (если применимо) заверенные печатью Претендента правила доступа в Информационную комнату (по форме, приведенной в Приложении 5 к Аукционной документации);
- перечень лиц (с указанием Ф.И.О. и адресов электронной почты), которым необходимо предоставить доступ в Информационную комнату, заверенный подписью Претендента или уполномоченного представителя Претендента и (если применимо) заверенный печатью Претендента;
- нотариально заверенная копия свидетельства о постановке Претендента на учет в налоговом органе, если в соответствии с законодательством Российской Федерации Претендент состоит или должен состоять на учете в налоговом органе в Российской Федерации.

Дополнительные документы, необходимые Претендентам, которые являются российскими юридическими лицами, для получения доступа в Информационную комнату

- нотариально заверенная копия свидетельства о государственной регистрации Претендента и (или) свидетельства о внесении записи в единый государственный реестр юридических лиц о юридическом лице, зарегистрированном до 1 июля 2002 года;
- нотариально заверенная копия действующего устава Претендента и (и (или) иных учредительных документов (с приложением нотариально заверенных изменений и дополнений в устав и (или) иные учредительные документы, если применимо);
- копия протокола или решения о назначении (избрании) единоличного исполнительного органа Претендента, заверенная подписью единоличного исполнительного органа и печатью Претендента;
- оригинал или нотариально заверенная копия доверенности, выданной на имя лица, уполномоченного действовать от имени Претендента (по форме, приведенной в Приложении 8 к Аукционной документации), или иной документ (оригинал или нотариально заверенная копия), подтверждающий полномочия представителя Претендента;

Дополнительные документы, необходимые Претендентам, которые являются иностранными юридическими лицами, для получения доступа в Информационную комнату

- нотариально заверенная копия сертификата об учреждении или иной аналогичный документ, подтверждающий государственную регистрацию Претендента в соответствии с законодательством места создания Претендента;
- нотариально заверенная копия учредительных документов Претендента;
- оригинал или нотариально заверенная копия документа, подтверждающего назначение единоличного исполнительного органа Претендента или иных лиц, имеющих право действовать от имени Претендента без доверенности, в частности, сертификат (свидетельство) о полномочиях органов управления и (или) сертификат (свидетельство), подтверждающий количество директоров Претендента и полное имя каждого директора Претендента;
- оригинал или нотариально заверенная копия доверенности или иного документа, подтверждающего в соответствии с требованиями применимого права полномочия лица, имеющего право действовать от имени Претендента.

Дополнительные документы, необходимые Претендентам, которые являются физическими лицами, для получения доступа в Информационную комнату

- паспорт или иной официальный документ, удостоверяющий личность Претендента на территории Российской Федерации или, если физическое лицо является гражданином иностранного государства, на территории такого иностранного государства согласно примененному праву; при этом уполномоченные представители Организатора аукциона в присутствии Претендента или иного лица, предоставившего паспорт или иной официальный документ Претендента, снимают фотокопию (которая будет храниться у Организатора аукциона) с переданного им паспорта или иного официального документа и незамедлительно возвращают его такому лицу;
- в случае, если Претендент действует через уполномоченного представителя – оригинал или нотариально заверенная копия доверенности, выданной на имя лица, уполномоченного действовать от имени Претендента (по форме, приведенной в Приложении 8 к Аукционной документации).

Требования к документам, составленным на иностранном языке

Документы, составленные на иностранном языке, принимаются при условии их легализации в соответствии с международными договорами и действующим законодательством Российской Федерации или при условии, что на документе или на отдельном листе, скрепленном с документом, проставлен апостиль в соответствии с Конвенцией, отменяющей требования легализации иностранных официальных документов, заключенной в Гааге 5 октября 1961 года (если документ составлен в государстве – участнике Конвенции). К таким документам должен быть приложен их перевод на русский язык, заверенный в нотариальном порядке.

Время и место предоставления документов для доступа в Информационную комнату

Документы для доступа в Информационную комнату могут быть поданы в период с 06 октября 2011 года по 11 ноября 2011 года по адресу: ул. Новая Басманская, д. 37А, корпус А, 4 этаж, комн. 459, в рабочие дни с 10:00 до 18:00 (в пятницу и предпраздничные дни с 10:00 до 16:45) по московскому времени.

ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ АУКЦИОНА

Дата, время и место проведения Аукциона

23 ноября 2011 года в 15:00 по московскому времени по адресу: 129075, г. Москва, ул. Аргуновская, д. 3, корпус 2, 6 этаж, комн. 608.

Регистрация Участников проходит по месту проведения Аукциона в дату проведения Аукциона: начало – в 11:30 по московскому времени; окончание – в 13:30 по московскому времени.

Процедура проведения Аукциона

От каждого Участника на Аукционе могут присутствовать не более двух лиц, включая самого Участника (если Участник действует от своего имени самостоятельно) и его представителей, каждый из которых должен представить:

- паспорт или иной официальный документ, удостоверяющий личность, в соответствии с применимым правом (в случае если такой документ составлен на иностранном языке, он подлежит легализации в установленном порядке и предоставляется вместе с нотариально удостоверенным переводом);

Дополнительная информация

• надлежащим образом оформленную доверенность (если Претендент действует через представителя) или иной документ, подтверждающий в соответствии с применимым правом полномочия на участие в Аукционе и подписание протокола об итогах Аукциона и Договора купли-продажи акций с указанием (i) предельной цены Акций (выраженной в абсолютном значении в рублях), которую может заявить соответствующий представитель, или (ii) того, что ограничения на предельную цену Акций, которую может заявить соответствующий представитель, отсутствуют.

Аукцион проводит назначаемый Организатором аукциона аукционист.

После оглашения аукционистом начальной (минимальной) цены продажи Акций всем Участникам предлагается заявить эту цену путем поднятия карточек Участника с аукционным номером (далее – «Карточка»).

Если ни один из Участников не заявляет начальную (минимальную) цену продажи Акций путем поднятия Карточки, аукционист повторяет предложение заявить начальную (минимальную) цену еще три раза. Если после троекратного повторения цены ни один из Участников не заявляет начальную (минимальную) цену продажи Акций путем поднятия Карточки, аукционист ударяет молотком. В этом случае Аукцион признается несостоявшимся.

После заявления любым из Участников начальной (минимальной) цены продажи Акций аукционист предлагает Участникам заявить свои предложения о цене продажи, превышающей начальную (минимальную) цену продажи Акций. Каждая последующая цена продажи Акций, превышающая предыдущую цену продажи Акций на Шаг аукциона, является Участниками путем поднятия Карточек. Не допускается заявление цены продажи Акций, превышающей предыдущую цену продажи Акций больше или меньше, чем на один Шаг аукциона. Если поднято несколько Карточек, аукционист называет номер Карточки, которая, по мнению аукциониста, была поднята первой. Споры между Участниками относительно порядка поднятия Карточек не допускаются и разрешаются на месте аукционистом.

Аукционист называет номер Карточки Участника, который первым заявил начальную или последующую цену продажи Акций, указывает на этого Участника и объявляет заявленную цену как цену продажи Акций. При отсутствии предложений, превышающих заявленную цену, со стороны других Участников, аукционист повторяет эту цену три раза. Если после троекратного повторения цены ни один из Участников не заявляет большую цену продажи Акций путем поднятия карточки, аукционист ударяет молотком, и Аукцион завершается.

Участники не вправе заявлять свои предложения о цене продажи Акций иначе, чем это предусмотрено правилами, установленными Аукционной документацией. Карточки должны подниматься не ниже уровня головы соответствующего Участника или представителя Участника.

Если названная последующая цена продажи Акций меньше или равна предыдущей или увеличена больше чем на один Шаг аукциона или меньше Шага аукциона, она не учитывается аукционистом.

Участники или представители Участника не вправе заявлять цену продажи Акций выше цены, указанной в (а) Корпоративном одобрении, представленном Участником в составе Заявки (в случае если такое Корпоративное одобрение было представлено), и (б) доверенностях (иных документах, подтверждающих полномочия представителей), представленных представителями Участников для участия в Аукционе (если Участники действуют через представителей). Аукционист, по указанию председателя Аукционной комиссии (или уполномоченного им лица), вправе не учитывать цену, заявленную в нарушение данного правила, или при наличии обоснованного предположения о том, что данное правило было нарушено.

ПОДВЕДЕНИЕ ИТОГОВ АУКЦИОНА

Победителем Аукциона признается Участник, который предложил в ходе Аукциона наиболее высокую цену за Акции и номер Карточки которого и заявленная им цена продажи Акций были названы аукционистом последними (при условии, что такая цена не превышает предельной цены Акций, указанной в Корпоративном одобрении, представленном Участником в составе Заявки (в случае предоставления соответствующего Корпоративного одобрения)) (далее – «Победитель»).

Победитель обязан в день проведения Аукциона одновременно с подписанием протокола об итогах Аукциона заключить с РЖД Договор купли-продажи акций, по форме, приведенной в Приложении 9 к Аукционной документации.

Участник, заявивший вторым ту же цену продажи Акций, что и Победитель, или в случае отсутствия такого участника Аукциона – Участник, предложение по цене продажи Акций которого было заявлено предыдущим, признается вторым победителем Аукциона (при условии, что цена, заявленная таким Участником, не превышает предельной цены Акций, указанной в Корпоративном одобрении, представленном Участником в составе Заявки (в случае предоставления соответствующего Корпоративного одобрения)) (далее – «Второй победитель»). Второй победитель обязан подписать протокол об итогах Аукциона и вправе заключить с РЖД Договор купли-продажи акций в случае признания его Победителем, в сроки и в порядке, установленные Аукционной документацией.

Аукционная комиссия в течение 30 (тридцати) календарных дней с даты наступления любого из событий, перечисленных ниже, вправе принять решение о признании Второго победителя победителем Аукциона, либо решение о непринятии Второго победителя победителем Аукциона и (или) аннулировании итогов Аукциона. В случае признания Второго победителя победителем Аукциона РЖД вправе направить в письменной форме предложение Второму победителю о заключении Договора купли-продажи акций на условиях проекта договора, приведенного в Приложении 10 к Аукционной документации (в существенной степени соответствующих условиям Договора купли-продажи акций, заключаемого с Победителем). Второй победитель вправе принять предложение о заключении Договора купли-продажи акций путем направления Организатору аукциона в течение 5 (пяти) календарных дней с даты получения соответствующего предложения о заключении Договора купли-продажи акций от РЖД, Договора купли-продажи акций и нового договора о задатке, поданных уполномоченным лицом Второго победителя в двух экземплярах. В течение 3 (трех) календарных дней с даты подписания нового договора о задатке Второй победитель обязан повторнонести на корреспондентский счет Организатора аукциона задаток в размере 80 000 000 (восьмидесяти миллионов) рублей, за исключением случаев, когда Задаток не был возвращен Второму победителю в соответствии с условиями Аукционной документации и Договора о задатке.

Второй победитель может быть признан победителем Аукциона в следующих случаях (более детальный порядок регулирования данного вопроса установлен Аукционной документацией):

- уклонения или отказа Победителя от подписания протокола об итогах Аукциона и (или) заключения Договора купли-продажи акций в дату проведения Аукциона;
- отказа РЖД в одностороннем порядке от исполнения Договора купли-продажи акций, в случае если в распоряжение РЖД был предоставлен документ, свидетельствующий об отзыве супругом Победителя (если Победителем является физическое лицо, состоящее в браке) согласия на заключение Договора купли-продажи акций, либо свидетельствующий о признании такого согласия недействительным или утратившим свою силу по иным основаниям;
- отказа РЖД в одностороннем порядке от исполнения Договора купли-продажи акций, в случае если в распоряжение РЖД был предоставлен документ, свидетельствующий об отзыве супругом Победителя (если Победителем является физическое лицо, состоящее в браке) согласия на заключение Договора купли-продажи акций, или ограничено дееспособным, либо о том, что Победитель отвечает признакам банкротства или в отношении него инициирована процедура ликвидации или банкротства;
- неполучения Победителем в течение 95 дней Безусловного согласия ФАС России (в заявлении, определенном в Аукционной документации) на приобретение Победителем Акций в соответствии с действующим законодательством РФ, если такое согласие требовалось;
- невыполнения Победителем условий (предписания), содержащихся в полученном им согласии ФАС России на приобретение Акций в течение 95 (девяноста пяти) календар

8. | КАЛЕЙДОСКОП

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

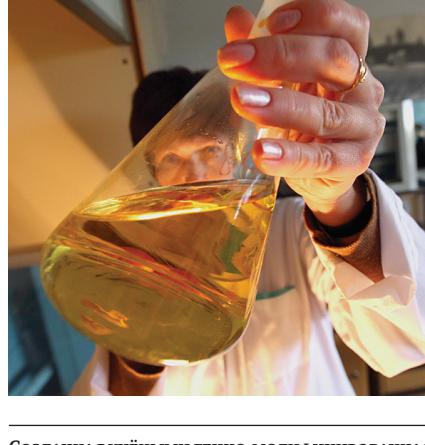
ПРОЕКТ

Амнистия для конопли

ПРЕДЛОЖЕН НОВЫЙ ИСТОЧНИК БИОТОПЛИВА

На заседании Государственного антинаркотического комитета рассмотрели вопрос об использовании конопли в промышленных целях.

Глава Федеральной службы по наркоконтролю Виктор Иванов сообщил, что это растение может стать ценным сырьем для целого ряда отраслей, в том числе энергетики. Для этого нужно лишь освоить производство безнаркотической конопли, которая может полностью обеспечить по-



Созданная учеными генно-модифицированная конопля будет абсолютно безопасна в употреблении

требности всей отечественной промышленности в целлюлозе. Кроме того, реализация программы её выращивания и переработки позволит создать до 1 млн новых рабочих мест. Безопасный вид конопли можно высаживать вместо дикорастущей в Приморье, Хабаровском крае, Туве, Ставропольском и Краснодарском краях.

По мнению Виктора Иванова, культивирование этого растения в промышленных целях нанесёт удар по наркобизнесу. Главный государственный санитарный врач РФ Геннадий Онищенко тоже считает, что в реализации подобной идеи есть определённый смысл. Нужно создать генномодифицированную коноплю, чтобы в ней не было наркотика. Напомним, что ещё полвека назад производство этого растения в нашей стране было важным направлением ведения сельского хозяйства.

Конопляное масло, получаемое путём горячей выжимки, использовали для приготовления пищи, а также изготавления различных косметических средств. Из волокон растения делали прочную ткань. Однако сейчас его культивирование под запретом.

Междуд тем учёные установили, что конопля – эффективный и дешёвый источник биотоплива. Она поглощают углекислый газ в три-четыре раза быстрее, чем лиственные деревья, способна очищать почву от тяжёлых металлов, что позволяет использовать её для рекультивации земель.

За рубежом уже внедрены экологически чистые технологии выделения из конопли целлюлозы, которой в ней в 5–7 раз больше, чем в древесине. Но если у деревьев цикл восполнения составляет 20–30 лет, то у конопли, поскольку это быстрорастущая трава, – всего год. Из этого растения научились делать более мощный бездымяный порох, чем из хлопка.

Биокомпозиты с применением коноплишли на специальные покрытия для «Буранов», поскольку они обладают высокой жаропрочностью и устойчивостью к физическому износу. Так что в случае снятия запрета амнистированное растение будет пользоваться успехом во многих отраслях экономики.

Андрей Стрельцов

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

50 МЛН

человек достигло число пользователей Всемирной паутины в нашей стране, причём 72% из них выходят в Сеть ежедневно. Согласно данным фонда «Общественное мнение», активно развивается и мобильный Интернет. Каждый день его услугами в нашей стране пользуются 2,5 млн человек. Тем не менее Минкомсвязь планирует к 2015 году эти показатели существенно повысить. Особенно в регионах, ведь в Москве и Санкт-Петербурге Сеть уже пользуются 60–70% жителей. Пока Россия на мировой арене по проникновению Интернета занимает третье место. Хотя в 1998 году доступ к Всемирной паутине имел лишь 1 млн наших соотечественников.

Наталия Курская

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.

Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД». Ростропфел. Индекс 50019

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

E-mail: gudok@css-rzd.ru

Главный редактор: Александр Репинин

Заместитель главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересыпкин,

Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

Выпускающий редактор: Анна Зограф

Директоры отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный, информационный), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазиахметова (социальной политики и писем), Алексей Чекалев (информационный), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Краминов (макет)

Советник главного редактора: Валентин Заплевалов [научный редактор: Анатолий Ходоровский]

Номер веда: Анна Зограф.

5 октября 2011 года

среда

№ 180 (24900)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

ВЕЛИКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ

Вдогонку за пароходом

ИНЖЕНЕРНЫЙ ДАР РОДИТЕЛЯ ЗАСТАВИЛ ОТПРЫСКА ПОСВЯТИТЬ ЖИЗНЬ МАГИСТРАЛИ

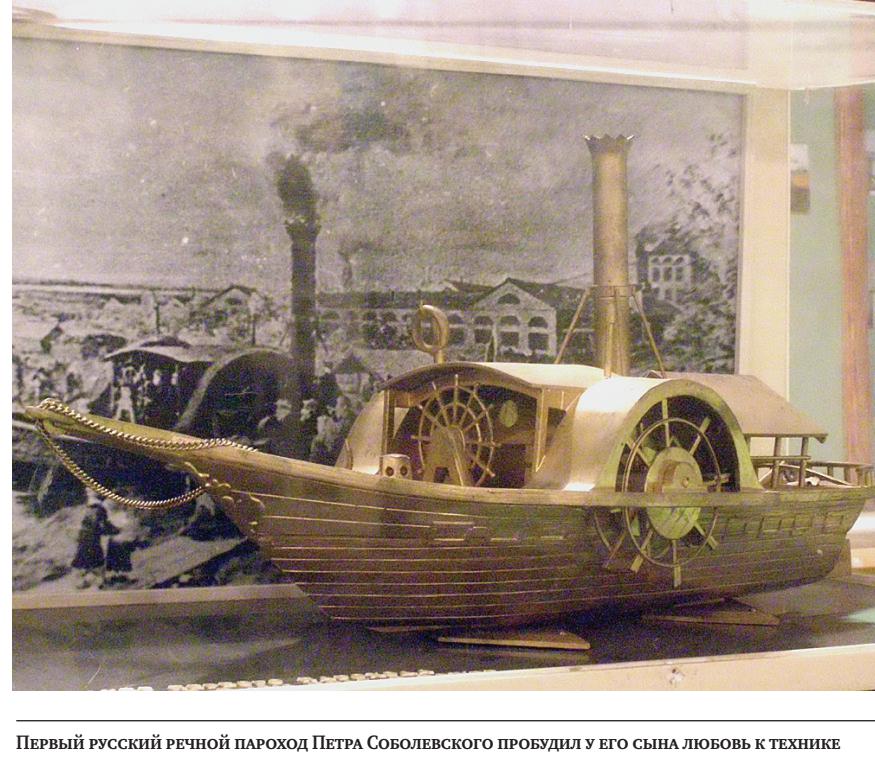


СОБОЛЕВСКИЕ – СЛАВНАЯ СЕМЬЯ, СДЕЛАВШАЯ МНОГО ДЛЯ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА. ОТЕЦ ПЁТР ПОСТРОИЛ ПЕРВЫЙ В РОССИИ РЕЧНОЙ ПАРОХОД, А СЫН ВЛАДИМИР СТАЛ ДИРЕКТОРОМ ГЛАВНОГО ТРАНСПОРТНОГО ВУЗА.

Необыкновенную машину испытывали на Каме осенью 1815 года. Дымя и пыхтя, она вышла на середину реки у села Пожва. Это был пароход, построенный на заводе Всеволода Всеволожского. Желая создать судно, хозяин предприятия пригласил на Урал молодого талантливого инженера Петра Соболевского. Позже тот писал в письме знакомым: «...устроил три большие паровые машины, два паровых бота, ...употребил я все свои способности и знания на пользу господина Всеволожского».

Петр Соболевский (1782–1841) окончил Петербургский сухопутный кадетский корпус и после увольнения из армии «по состоянию здоровья» быстро получил в столице известность изобретателя. Его приглашали на Уральские заводы. Там Соболевский внедрял самые новые пудлинговые печи для выработки железа, строил пароходы. Именно ему принадлежала идея порошковой металлургии, получившей блестящее развитие век спустя. В начале 1830-х годов Пётр Соболевский был избран членом-корреспондентом Академии наук.

За тем историческим спуском на воду первого русского парохода наблюдал на берегу Камы шестилетний сын инженера Соболевского Владимир. Пройдёт несколько десятилетий, и он сам впишет несколько замечательных страниц в историю отечественной транспортной системы. В энциклопедии о нём написано: «Владимир Петрович Соболевский (1809–1882) – тайный советник, учёный, инженер путей сообщения».



ПЕРВЫЙ РУССКИЙ РЕЧНОЙ ПАРОХОД ПЕТРА СОБОЛЕВСКОГО ПРОБУДИЛ У ЕГО СЫНА ЛЮБОВЬ К ТЕХНИКЕ

В 1824 году 15-летний сын видного российского инженера поступает в военно-строительное училище, а по его окончании как один из лучших выпускников проходит высшие курсы Института путей сообщения. Первым практическим опытом молодого инженера становится строительство шлиссельбургских шлюзов.

В 1832 году «Журнал путей сообщения» публикует первую статью Соболевского. В дальнейшем там были напечатаны многие его работы, посвящённые устройству артиллерийских колодцев и работе гидравлических сооружений, обработке чугуна и железа, описание месторождений мрамора, производству разнообразных стройматериалов. Серьёзное внимание Соболевский-младший уделял описанию современных зарубежных пароходов, опыту постройки железных дорог, мостов, каналов. С 1844 года постоянный автор журнала, главноуправляющий путями сообщения граф Клейнмихель назначает Владимира редактором журнала. Тот стремится поскорее сделать самую свежую техническую информацию о зарубежных достижениях достоянием русских инженеров.

Современники вспоминали, что выпускать «Журнал путей сообщения» было очень непросто. Клейнмихель (тот самый, чьё имя Некрасов с ходом упоминает в эпиграфе стихотворения «Железная дорога») не платил редактору вообще. Зато требования у импульсивного и невежественного главы ведомства были жёсткими. К примеру, великий инженер того времени Андрей Дельвиг вспоминал, как граф Клейнмихель устроил в губернском городе разнос своим подчинённым за то, что там... местное время, отличное от петербургского. В ответ на простые доводы он кричал: «Вы мне хотите сказать, что каждый паршивый городишко имеет свой часовой пояс!» Подобные разносы часто случались переживать и Соболевскому. Граф требовал знакомить его со статьями перед публикацией. Случалось, он рвал подготовленные материалы на куски и кидал в лицо редактору журнала. Именно Клейнмихель строжайше запретил печатать что-либо о российском инженерном опыте, объявив, что такового, по сути, нет.

Лишь при следующем главноуправляющем Константине Чевкине Соболевский

стал делать журнал, помогающий осмысливать отечественные достижения, сравнивающие их с зарубежными, ведущий научные дискуссии. Словом, авторитетное издание для российских инженеров.

В 1861 году Владимир Соболевский был назначен директором Института путей сообщения. Первое, что он сделал, – предложил провести коренные преобразования своего вузса, превратить его из военного в открытое учебное заведение.

Многие в Санкт-Петербургском институте путей сообщения начались именно с Соболевским. Например, он заботился о расширении учебного заведения, об открытии новых специальностей, об увеличении числа студентов, об улучшении учебного процесса. Созданный в 1813 году музей института был открыто запущен. Старания Соболевского там появились многие уникальные модели, хранившиеся ранее в Академии наук и в Эрмитаже. Директор создал в институте химическую и механическую лаборатории. Особенно он заботился о библиотеке, постоянно покупал для неё ценные книги и рукописи. При Соболевском библиотечные фонды увеличились в семь раз и достигли 35 тысяч томов. Среди приобретений директора были подлинные чертежи и рисунки Исаакиевского собора и Александровской колонны, принадлежавшие Огюсту Монферрану.

Когда кресло министра путей сообщения занял адмирал Константин Паскет, он ввёл директора института в совет Министерства путей сообщения. Несмотря на большое количество служебных обязанностей, Соболевский занимался практической деятельностью в сфере развития российского транспорта. Когда в 1870 году встал вопрос о строительстве Уральской железной дороги, учёный отправился в длительную командировку для изыскания направления линии между Пермью и Екатеринбургом. После успешно проведённой Соболевским изыскательской работы железная дорога на Урале была построена.

Как знать, может быть, ему хотелось оказаться на берегу Камы – той реки, на которой более чем полвека назад сделал разворот первый пароход, построенный его отцом.

Николай Морохин

ФОТО АВТОРА

РЕГУЛИРОВАНИЕ

Быстро и официально

ЧИНОВНИКИ ЗАЯВЛЯЮТ, ЧТО СТОИМОСТЬ ТЕХОСМОТРА АВТОМОБИЛЕЙ НЕ ПРЕВЫСИТ ДВУХ ТЫСЯЧ РУБЛЕЙ

Новые поправки в закон о техосмотре автомобилей разработаны и могут быть приняты уже в октябре.

В таком случае он вступит в силу вовремя, 1 января 2012 года. Автомобили, которым нет трёх лет, не будут проходить техосмотр. Машины, возраст которых составляет от трёх до семи лет, должны будут «отмечаться» на станции техобслуживания раз в два года, а автомобили старше семи лет станут проверять ежегодно.

Общественный транспорт – такси, автобусы и маршрутки – будет проходить техосмотр каждые полгода, а спектр транспорт (машины по-

лиции и «скорой помощи») и грузовики свыше трёх тонн – раз в год. Закон освободит от технического осмотра прицепы, имеющие разрешённую максимальную массу до 3,5 тонны. Новшеством также стало отсутствие привязки автовладельцев к конкретному региону. Теперь пройти техосмотр можно в любом техцентре страны. Кроме того, к 2014 году право проведения техосмотра передадут от ГИБДД специализированным службам по проведению ТО, которые будут проходить аккредитацию в Российской союзе автостраховщиков. Также сотрудники ГИБДД не будут проверять у водителей нали-

чие талона ТО. Но без талона техосмотра, срок действия которого истекает не менее чем через 6 месяцев, водители не смогут заключить договор ОСАГО.

По словам представителя Минэкономразвития Евгения Ковтуна, средняя стоимость техосмотра не превысит 2 тыс. руб., в то время как раньше официальная процедура обходилась водителю около тысячи рублей, а нелегальное оформление без предоставления автомобиля на теневом рынке стоило 3–5 тыс. руб.

Председатель Движения автомобилистов Виктор Помхелкин считает, что единственным изменением после

введения новых правил, которое почувствуют автовладельцы, станет возможность прохождения ТО в любом регионе и увеличение стоимости техосмотра. Качество и ответственность, скорее всего, не вырастут. «Водитель всегда нес всю полноту ответственности за техническое состояние автомобиля, так и будет продолжаться», – сказал он, отметив, что от новых правил выигрывают те, кто платил до этого взятки. «Стоимости взяток примерно соответствует новая цена. А те, кто честно проходил ТО, пострадают, так как для них это станет дороже», – заявил эксперт.

Галина Зинченко

СПОРТ

Встреча за Уралом

ПЕРВЫЕ ПОБЕДЫ ВОЛЕЙБОЛИСТОВ

В ЕКАТЕРИНБУРГЕ СТАРТОВАЛ ЧЕМПИОНАТ МССЖ ПО ВОЛЕЙБОЛУ.

Волейбол у российских железнодорожников является одним из самых популярных игровых видов спорта. Наша команда не раз побеждала на чемпионатах Международного спортивного союза железнодорожников.

«Мы сами выступили с предложением провести чемпионат МССЖ по волейболу на нас, – рассказал руководитель Екатеринбургского обособленного подразделения РЖД «Локомотив» Сергей Неплюев. – Ведь Екатеринбург – волейбольный город. Здесь есть мужской клуб «Локомотив-Изумруд», женская «Ураганка», отличный Дворец игровых видов спорта, а главным спонсором команды «Локомотив» является ОАО «РЖД».

Свой первый матч на турнире наша команда провела против греков и победила с разгромным счётом 3:0 (25:5, 25:3, 25:6).

Подробно о чемпионате читайте в следующих номерах «Гудка».

Роман Вишнёв

КРОССВОРД

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

8. «Средство возвышения» у винограда.
9. Стрелок на лыжах.
10. Крупное произведение для целого сонма певцов и музыкантов.
11. Ватерлина пьяного в море.
12. Очищающая медицинская процедура.
14. Получается после действия, обратного дифференцированию.
19. Что превращает алмаз в бриллиант?
20. Слово, мешающее выпасть из дембеля?
21. Участник бунта на корабле.
25. Птичка, поющая даже в лютоую стужу.
27. Для зайцев у Мазая был бесплатным.
29. Осеннее «облысение» деревьев.
30. Книга ответов на интересующие вопросы.
31. Количество умов, худшее, чем два.