

Открытие законсервированного участка увеличит пропускную способность Ростовского региона

21 сентября 2011 года WWW.GUDOK.RU
среда WWW.GUDOK.INFO
№ 170 (24890) E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

Камчатка получила возможность доставлять мазут и уголь на полуостров по льготным тарифам

Развитие промышленности Северного Забайкалья напрямую связано с развитием БАМа

Депутаты предлагают государству оплатить 95% расходов на установку счётчиков воды, газа и электричества



Ежедневная транспортная газета Выходит с 23 декабря 1917 года Тираж 152055 экземпляров

| От редакции |

За что платить?

В сентябре студенческая стипендия в стране выросла на 100 руб. – правительство проиндексировало выплату на 9% вместо обещанных 6,5% – и составила 1200 руб. Особо не разгуляешься... Является ли стипендия формой материальной мотивации или социальной поддержки – вопрос, достойный Достоевского. Студенты категорично заявляют, что жить на такие деньги невозможно, значит, нужно искать полноценную работу, а с полной занятостью становится уже не до успеваемости. Чиновники же от образования, в свою очередь, упирают на то, что стипендия служит скорее формой поощрения, нежели полноценным доходом, да и вообще, студент всегда найдёт возможность подработать.

Ответ на этот вопрос, вероятно, не будет открытым ни для одной из сторон – стипендия мала и для мотивации, и для поддержки. Это нелёгкие деньги, стипендиальная копеечка высиживается в библиотеках и на научных опытах, пересдачах с четвёрки на пятёрку, спецсеминарах. Решение достойно оплачивать пока ещё не подкреплённый опытом, но уже вполне осмысленный труд даётся вузам непросто. Так появляются дополнительные стипендии, ради которых уже стоит вгрызаться в гранит науки более основательно. Суммы выплат варьируются от 1 до 10 тыс. руб. (максимум – это стипендия им. Когана в УрГУПСе) и в среднем составляют 2–3 тыс. руб. В отраслевых вузах спектр именных стипендий на самый взыскательный студенческий вкус – названные именами видных учёных, стипендии ректора, учёного совета и просто для особо талантливых. В некоторых вузах есть стипендии начальников дороги, учреждают свои выплаты для талантливых студентов филиалы компаний, свой стипендиальный фонд есть и у отраслевого профсоюза.

Есть и единовременные выплаты – за особые успехи в научной и общественной деятельности. Поддерживая перспективные кадры, платит и компания: стипендия президента ОАО «РЖД» присуждается студентам профильных специальностей, а стипендия им. Александра Штиглица – обучающимся в железнодорожных вузах по экономическому и гуманитарному профилю.

Стипендия для многих становится первым заработком, а подчас и единственным на несколько лет – выбор между «учиться за стипендию» и «работать за деньги» непрост, но однозначен. И здесь задача государства, и тех, кто поддерживает учащуюся молодёжь, – доказать ценность и сложность интеллектуального труда в сравнении со случайным заработком.

ЦИФРА ДНЯ

4 млрд

руб. составляют ежегодно убытки ОАО «РЖД» от безбилетных пассажиров.

Штрафной удар

Минтранс назвал главные причины слабого контроля за транспортной безопасностью в стране



Фото: ИТАР-ТАСС

ВЧЕРА В РАМКАХ «ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОГО ЧАСА» в Государственной думе выступил министр транспорта Игорь Левитин. По его словам, основными причинами сложной обстановки в сфере безопасности на транспорте являются резкое увеличение хозяйствующих субъектов при одновременном уменьшении инспекторов, призванных следить за исполнением законодательства.

Минтранс фиксирует большое количество сознательных нарушений законодательства, ставящих под угрозу жизни людей, для получения дополнительной прибыли. «При этом размер штрафа при работе без лицензии составляет всего 1–2 тыс. руб., как и за незаконную торговлю у метро, что лишь провоцирует нарушителей на совершение рискованных действий», – говорит Игорь Левитин. – При этом контролировать предпринимателей стало сложно просто физически. Если в 1991 году количество транспортных организаций составляло всего 86 тыс. при 12 тыс. инспекторов, то в 2011 году субъектов стало уже 600 тыс., а количество инспекторов Ространснадзора уменьшилось вдвое. «Мы можем побывать

Жизнь пассажиров Минтранс предлагает гарантировать рублём и законами

на каждом предприятии не чаще чем раз в десять лет», – заметил руководитель этой службы Александр Касьянов.

Поэтому Министерство транспорта делает ставку на сокращение числа компаний, прежде всего в сфере авиации, поскольку небольшим участникам рынка объективно труднее соответствовать всё более ужесточающимся параметрам безопасности. И они чаще всего идут на нарушение правил эксплуатации. Буквально недавно в Ростове-на-Дону оштрафовали на тысячу рублей (всё, что смогли сделать через суд) владельца прогулочного катера, который вместо 12 детей взял на борт вдвое больше.

Поэтому министерство предлагает увеличить штраф за работу без лицензий на транспорте в десять раз и дать возможность Ространснадзору запрещать деятельность таких компаний. Кроме того, нужно как можно скорее принять во втором и третьем чтениях законопроект, который обязет компании платить по два миллиона рублей родственникам каждого погибшего пассажира. Это очистит рынок

от небольших пассажирских компаний-автоперевозчиков.

Министр транспорта довольно высоко оценил состояние безопасности перевозок на железной дороге, в отличие от других отраслей. Поскольку реформа привела к тому, что значительная часть вагонного парка имеет возраст не больше пяти лет, а железнодорожное машиностроение сейчас на подъёме. Тем не менее остаётся проблема большого износа локомотивов и ремонта инфраструктуры.

Два раза депутаты из регионов поднимали вопрос о сложностях с предоставлением подвижного состава для предприятий. Игорь Левитин объяснил это изменением технологии управления вагонным парком. «Хорошо, что МПС продержалось до 2003 года, и теперь, хотя и кажется, что реформа продвигается не так быстро, как хотелось бы, мы имеем возможность учесть опыт начала 90-х годов», – заметил министр. – В вопросах регулирования парков мы понимаем, что нам надо изменить эту часть реформы».

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ

Блиц

Не хватает «длинных денег»

ОАО «РЖД» настаивает на создании нового инвестиционного инструмента



Вадим Михайлов,
старший
вице-президент
РЖД

– Вадим Валерьевич, РЖД предлагают выпустить инфраструктурные облигации для инвестирования долгосрочных проектов. Правительство пока не одобрило этого.

– Есть ли у компании другие источники для получения «длинных денег»?

– Есть. Источник, который мы продемонстрировали в марте этого года, – евробонды на 20 лет, с 7,4-процентной ставкой. Мы выпустили их двумя

траншами, по 335 млн фунтов стерлингов, что в долларовом эквиваленте составило 1 млрд. И круг инвесторов уникальный – это Английский пенсионный фонд, страховые компании, в основном те, которые консолидируются на «длинных деньгах». Вообще для российской компании получить такого рода облигационный заем – уникальный случай.

У нас есть собственная инвестиционная программа. Но потребность развития инфраструктуры до 2015 года говорит нам о том, что нынешнем уровню инвестирования нам на период до 2015 года требуется 400 млрд руб. А их нет.

И РЖД не просят просто денег у государства. Инфраструктурные проекты, у которых срок окупаемости до 20 лет, компания может сама финансировать. Проекты же, окупаемость которых выше 20 лет, могут финансироваться только государством. А ин-

фраструктурные облигации – это форма участия государства в развитии инфраструктуры.

– Почему же, как вы думаете, правительство не поддерживает этот способ финансирования?

– Потому что, формально говоря, в Бюджетном кодексе долг беззичен для финансирования дефицита. И поэтому, нам говорят, мы не можем выпускать конкретные инструменты для конкретного проекта. И не надо! Мы предлагаем в целом увеличить госдолг и этим инструментом профинансировать инфраструктурные проекты, причем в любой форме – облигации, инфраструктурные облигации... Но у правительства есть опасения, не приведет ли это к юридическим казусам.

– Британский пенсионный фонд может выступать в качестве инвестора РЖД, а российский – нет?

– Российский тоже может. Но у нас этот инструмент еще не раскручен, как у них. Чем это хорошо для англичан? Они получают доходность от вложенных средств выше, чем их обязательства в Англии. Они знают, что РЖД – надёжный заёмщик и 20 лет будет исправно платить. То есть фонд купил надёжный инструмент сочень неплохой для них доходностью – 7,4%. И у них нет проблем, как обслуживать пенсионеров через 20 лет. Мы тоже можем и должны это делать.

– Почему компания не устраивает выпуск облигаций с гарантированной государством?

– Потому что всё равно это будет наш долг. Но мы же не можем безмерно увеличивать свою задолженность. Тем более в условиях такой неустойчивой тарифной политики, когда тариф устанавливается на год. В идеале он должен быть определён на 5 лет.

БЕСЕДОВАЛА Ольга Соломонова

Решение

Транзит с пересадкой в Москве

Зимнее расписание отменит скоростной маршрут из Санкт-Петербурга в Нижний Новгород

В ОАО «РЖД» завершают разработку зимнего расписания движения поездов «Сапсан», следующих из Санкт-Петербурга в Нижний Новгород через Москву, которое начнёт действовать с 30 октября. Вместо прежнего маршрута компания назначает поезда «Сапсан» Санкт-Петербург – Москва – Нижний Новгород.

Изменение связано с появлением системы досмотра пассажиров, следящих поездами «Сапсан», на Курском вокзале Москвы по аналогии с терминалом на Ленинградском вокзале. В нынешнем расписании «Сапсан» отправляется из Петербурга на Московский вокзал Нижнего Новгорода в 15 часов, а обратно отбывает в Петербург в 15 часов 15 минут – таким образом, досмотреть пассажиров одновременно не представляется возможным. Поэтому до-

смотровый павильон появится на 11-й посадочной платформе Курского вокзала. Для организации досмотра пассажиров при существующем графике движения необходим одновременный приём поездов «Сапсан» из Нижнего Новгорода и Санкт-Петербурга на 11-ю посадочную платформу, что технически невозможно осуществить. Кроме того, без изменения расписания ради безопасности пассажиров пришлось бы корректировать расписание движения более 60 пригородных поездов. Такого

ОАО «РЖД» допустить не может ввиду огромной социальной значимости пригородных перевозок. Между тем прямой пассажиропоток между Санкт-Петербургом и Нижним Новгородом на поездах «Сапсан» составляет приблизительно 8%, то есть при вместимости поезда «Сапсан» 540 человек число транзитных пассажиров составляет порядка 40.

Как сообщили в Центральной дирекции управления движением ОАО «РЖД», в настоящий момент разрабатывается график движения поездов на осенне-зимний период.

Напомним, ежедневное скоростное железнодорожное сообщение на участке Москва – Нижний Новгород открыто с 30 июля 2010 года. В 2013 году планируется повысить скорость движения поезда «Сапсан» между Москвой и Нижним Новгородом с нынешних 160–180 до 250 км/ч, что скратит время поездки до 3 часов 30 минут. В настоящее время расстояние между Санкт-Петербургом и Нижним Новгородом «Сапсан» преодолевает в среднем за 8 часов 15 минут. Время в пути между столицей и Санкт-Петербургом составляет 3 часа 45 минут, из Москвы в Нижний Новгород – 3 часа 55 минут.

АЛЬБИНА БУЛАТОВА

ЭКОЛОГИ

День без автомобиля

Во многих городах мира 22 сентября пройдёт акция «День без автомобиля». Её основная задача – привлечь внимание широкой общественности к проблемам загрязнения экологической среды и перегруженности дорог автомобилями.

Данная традиция насчитывает уже более 10 лет. Впервые подобную акцию провели ещё в 1998 году во Франции. Правда, тогда она состоялась всего лишь в двух десятках городов.

А сейчас к данной акции официально присоединились уже более тысячи городов в десятках стран мира.

По всей Европе в этот день сокращают использование автомобилей для поездок по городу в пользу трамваев, троллейбусов, автобусов, метро и других видов общественного транспорта, а также велосипедов и пешей ходьбы.

В нынешнем году в российской столице акция пройдёт при поддержке московского правительства.

Так, в пункты продажи проездных документов Мосгортранса поступят специально выпущенные к этому дню билеты на одну поездку на наземном городском пассажирском транспорте ценой в два раза ниже обычной.

В целях поддержки данной инициативы компания ОАО «РЖД» рекомендует своим сотрудникам в этот день по возможности отказаться от поездок на личных и служебных автомобилях и воспользоваться общественным транспортом.

Несомненно, подобное активное участие железнодорожников в проведении акции внесёт существенный вклад в улучшение не только дорожно-транспортной ситуации, но и экологической обстановки в мегаполисах.

Андрей Владимиров

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Великолепная восьмёрка

Сразу восемь сотрудников ОАО «РЖД» попали в ежегодный рейтинг «ТОП-1000 российских менеджеров», составленный Ассоциацией менеджеров России.

Президент компании Владимир Якунин вошёл в число лучших бизнес-лидеров 2011 года, а начальник департамента корпоративных финансов Ольга Гнедкова оказалась первой в списке ведущих финансовых директоров начала нынешнего десятилетия.

Кроме того, рейтинг маркетинговых директоров возглавил начальник департамента по маркетингу грузовых перевозок и тарифной политике ОАО «РЖД» Вячеслав Петренко, а в первиче передовых директоров по управлению первое место досталось начальнику департамента управления персоналом компании Любови Васиной.

Наиболее успешным ГТ-директором был признан начальник департамента информатизации и корпоративных процессов управления компании Алексей Илларионов, а среди директоров по общественным и корпоративным связям не нашлось равных начальнику департамента корпоративных коммуникаций холдинга Сергею Михайлову.

Рамиль Талипов, занимающий в ОАО «РЖД» пост начальника департамента корпоративного строительства и реформирования, объявлен номером первым среди директоров по корпоративному управлению.

В число лучших топ-менеджеров по отношениям с органами власти включён и начальник департамента компаний по взаимодействию с федеральными и региональными органами власти Виктор Ребец.

Импорта стало больше

На Северо-Кавказской дороге с начала года погружено 4,3 млн тонн импортных грузов, следующих через припортовые станции. Это на 490 тыс. тонн больше, чем за аналогичный период 2010 года.

Погрузка выросла в портах Новороссийск на 7%, Туапсе – на 42% (в основном за счёт перевалки импортного сахара-сырца), Махачкала – на 54% за счёт нефтепродуктов. А также в портах Ейск – более чем вчетверо за счёт оборудования, гипса, перлитовой руды и муки, Таганрог – более чем вдвое за счёт строительных грузов и хромовой руды.

Борьба за жизнь

С начала года на Восточно-Сибирской дороге на 14% по сравнению с аналогичным периодом 2010-го снизилось количество случаев непроизводственного травматизма.

Как сообщили в управлении дороги, сказались профилактическая работа и обустройство объектов. Было отремонтировано 563 пешеходных настила, девять пассажирских платформ, установлено 99 предупреждающих плакатов и знаков по безопасности, отремонтировано четыре пешеходных моста. Также строятся новые мосты на станциях Суховская, Кая, Ново-Храмцово. Однако, несмотря на положительную динамику, факты травмирования жителей Иркутской области и Бурятии вызывают беспокойство. С начала года увечья получили 91 человек.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

ПЕРСПЕКТИВЫ

Грузам по пути

ОТКРЫТИЕ ЗАКОНСЕРВИРОВАННОГО УЧАСТКА УВЕЛИЧИТ ПРОПУСКНУЮ СПОСОБНОСТЬ РОСТОВСКОГО РЕГИОНА



УВЕЛИЧЕНИЕ ГРУЗОПОТОКА ТРЕБУЕТ ОТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ ВСПОМНИТЬ О МАРШРУТЕ, ЗАКРЫТОМ В 90-Х ГОДАХ.

Сегодня пропускная способность главного хода Северо-Кавказской дороги Лихая – Ростов практически исчесла. Возросшие потребности в перевозках грузов и пассажиров восточной части Ростовской области и увеличившийся грузопоток не позволяют проводить реконструкцию участка, необходимую как для организации скоростного движения, так и для дальнейшего наращивания грузопотока.

«Решить проблему помогло бы отклонение части грузовых поездов на участок Морозовская – Волгодонская, – считает начальник инвестиционной службы СКЖД Алексей Мельников. – Но чтобы реализовать такой проект, необходимо пройти целый ряд работ. В частности, выполнить расконсервацию участка Морозовская – Черкесская, капитальный ремонт почти 80 км пути и двух железнобетонных мостов».

Движение поездов на восстановленном участке разгрузит главный ход Северо-Кавказской

Участок Морозовская – Черкесская из-за отсутствия пассажиров и груза закрыли в 1997 году, а спустя четыре года законсервировали. Но сегодня потребность в грузоперевозках требует его открытия. По предварительным расчётом, для открытия движения в обход перегруженной линии Лихая – Ростов может потребоваться около 2 млрд руб.

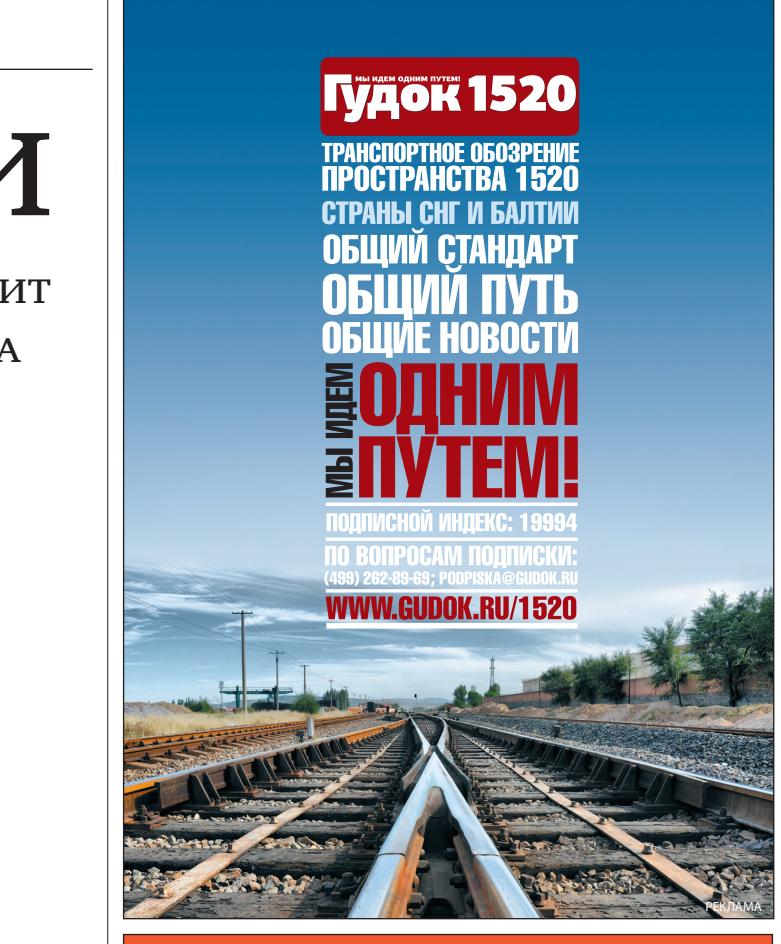
По оценкам специалистов, необходимо восстановить пути на станции Кумшалек и три железнодорожных перегона. Предстоит построить четыре административно-производственных комплекса, оборудовать шесть переездов автоматической поездной сигнализацией, модернизировать системы СЦБ и электроснабжения на станциях и перегонах. Кроме того, для обслуживания и текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов нужно организовать ПТО на станции Куберле. Планируется, что уже во вто-

рой половине 2013 года на участке может быть открыто движение. Такое возможно, если проектная деятельность начнётся в нынешнем году.

«После окончания ремонтных путевых работ на участке Морозовская – Волгодонская может быть открыто до 15 пар грузовых поездов, – говорит Алексей Мельников. – Это особенно важно для организации скоростного пассажирского движения на маршруте Лихая – Ростов».

Расконсервация участка обсуждалась на Сочинском экономическом форуме на встрече президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина с губернатором Ростовской области Василием Голубевым. Руководители пришли к единому мнению о необходимости восстановления движения между станциями Морозовская и Волгодонская.

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



Объявление

ООО «Печатный дом «Каскад»

Тарифы* на оплату предвыборных агитационных печатных материалов политических партий, участвующих в выборах в Государственную думу РФ 2011 г.

Наименование продукции	Цена за 1000 экз.	Цена за 2000 экз.	Цена за 5000 экз.	Цена за 10000 экз.
Визитки 50x90 мм, красочность 4+, бумага мелованная, 300 г/м ²	2200	4000	6500	12500
Визитки 50x90мм, красочность 4+, бумага мелованная, 300 г/м ²	2800	5100	8600	16800

Наименование продукции	Цена за 1000 экз.	Цена за 5000 экз.	Цена за 10000 экз.	Цена за 25000 экз.
Листовка А6, красочность 4+, 150 г/м ²	2100	6500	7600	12000
Листовка А6, красочность 4+, 150 г/м ²	3500	6500	7600	13500
Листовка А5, красочность 4+, 150 г/м ²	5100	7600	9900	19200
Листовка А5, красочность 4+, 150 г/м ²	5100	8900	11200	21900
Листовка А4, красочность 4+, 150 г/м ²	5500	9900	15700	34600
Листовка А4, красочность 4+, 150 г/м ²	5500	11200	18700	38600
Плакат А3, красочность 4+, 150 г/м ²	6400	15700	27400	61800
Лифлет А4, красочность 4+, 150 г/м ²	6500	13200	21700	41600
Буклет А4, красочность 4+, 150 г/м ² , 1 фальц, 4 полосы	10600	22200	37600	81900
Брошюра А4, красочность 4+, 150 г/м ² , 8 полос, скрепление на скобу	16400	39100	68500	162400

*Цены указаны в российских рублях с учётом НДС 18%

ПЕРЕВОЗКИ

Сократить отставание

ЗАМЕДЛЕНИЕ ГРУЖЁНОГО И ПОРОЖННОГО ВАГОНОПОТОКОВ ОСЛОЖНЯЕТ РАБОТУ НА СЕТИ

НЕСМОТРЯ НА НАМЕТИВШИЕСЯ В ПОСЛЕДНИЕ ДВА МЕСЯЦА ТЕНДЕНЦИИ К СНИЖЕНИЮ ТЕМПОВ ПРИРОСТА ПОГРУЗКИ НА СЕТИ, НА ПРОШДШЕЙ НЕДЕЛЕ НАБЛЮДАЛОСЬ НЕКОТОРОЕ ОЖИВЛЕНИЕ ГРУЗОВОЙ РАБОТЫ. ТАК, ПРИРОСТ СРЕДНЕСУТОЧНОЙ СЕТЕВОЙ ПОГРУЗКИ НА 36,5 ТЫС. ТОНН В СУТКИ ПОЗВОЛИЛ ЗАМЕТНО КОМПЕНСИРОВАТЬ ОТСТАВАНИЕ ОТ ЗАПЛАНИРОВАННОГО ПРИРОСТА ОБЪЁМОВ ОТПРАВОК.

Фактически все предъявляемые грузоотправителями заявки на перевозку согласованы, а значит, есть все основания говорить, что заявляемые объёмы будут отправлены. Исключение составляют лишь строительные организации.

Если посмотреть на структуру перевозок в целом, то при общем отставании с начала года в 1,5% плановое задание по внутренним перевозкам выполнено с приростом 0,6%. В первую очередь такую положительную динамику обеспечивает погрузка каменного угля, поскольку в связи с обычным для нас «нежданым» приходом зимы сегодня акцент делается в первую очередь на обеспечение топливом жилищно-коммунального хозяйства и объектов энергетики.

Можно констатировать, что основное отставание, и это явление носит стабильно продолжительный характер, допущено в секторе экспортных перевозок – 6,1%.

Если говорить о факторах, влияющих на невыполнение плана, то это формирование погрузочного ресурса, особенно остро проблема обеспечения вагонами стоит на Западно-Сибирской дороге. Фактор, связанный с тем, что собственники подвижного состава недостаточно мотивированы в эффективном использовании погрузочных ресурсов, замечен и на северо-западном направлении.

Основным фактором, влияющим на невыполнение плана, является несвоевременный подвод собственного подвижного состава

подвижного состава, а его доля в суммарной базе всех негативных проявлений доходит до 62%. Необходимо учитывать и такие факторы, как проведение ремонтных работ на предприятиях, занятость фронтов погрузки, отказ грузоотправителей от выполнения заявок на вагоны.

Ещё один негативный момент – увеличение сроков доставки грузов и, как следствие, замедление вагонопотоков,

Олег Сергеенко



В городе Сосновогорске заложили сквер железнодорожников. Центральное место в нём занял паровоз Э-761 1949 года постройки.

ПРОЕКТ

Обезличить всех

НА СЕВЕРО-ЗАПАДНОМ ПОЛИГОНЕ ПРЕДЛАГАЕТСЯ ЕДИНОЕ ЭКСПЕДИРОВАНИЕ

ООО «ПРОМНЕРУДТРАНС» ПРЕДЛАГАЕТ ВНЕДРИТЬ ТЕХНОЛОГИЮ РАБОТЫ ОБЕЗЛИЧЕННЫМ ПАРКОМ ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ В НАПРАВЛЕНИИ ПОРТОВ СЕВЕРО-ЗАПАДНОГО РЕГИОНА ВАГОНАМИ КРУПНЕЙШИХ ОПЕРАТОРОВ ДАННОГО ПОЛИГОНА – ОАО «ПЕРВАЯ ГРУЗОВАЯ КОМПАНИЯ», ОАО «ВТОРАЯ ГРУЗОВАЯ КОМПАНИЯ» И ЗАО «НЕФТЕТРАНССЕРВИС».

Генеральный директор ООО «Промнерудтранс» Андрей Громовой рассказал «Гудку», что идея позволила бы обеспечить оптимальный баланс между потребностями грузовладельцев на подачу подвижного состава и наличием парка:

– Сегодня с большой или меньшей степенью уверенности рассчитывать на нахождение обратной загрузки своего парка могут лишь те операторы, которые осуществляют контейнерные перевозки на своих фитинговых платформах в Северо-Западном регионе. Мы готовы организовать обеспечение грузами вагонов ОАО «ПГК», ОАО «ВГК» и ЗАО «Нефтетранссервис» в попутном направлении на данном полигоне, а также их обратную загрузку.

Начальник департамента по работе с предприятиями угольной и металлургической отраслей ОАО «ПГК» Андрей Исаев заявил «Гудку», что, учитывая региональный принцип обезличивания парка, в роли консолидатора должна выступать компания профиля ООО «Промнерудтранс», специализирующаяся на экспедиторских функциях.

«Компания следует сформировать пакет предложений по обезличиванию и предложить его собственникам, взяв на себя ответственность диспетчера, – отметил он. – Другое дело, что сложно будет найти вагоны, которые будут обезличены. Если такие вагоны будут найдены, то консолидация текущего управления их работой в компаниях-экспедиторах может быть привлекательна для всех игроков рынка. Опытная отработка таких технологий может быть осуществлена в том числе и на Северо-Западном полигоне. Подобный пример мы уже имеем, например, в виде транспортных подразделений Новолипецкого металлургического комбината».

Леонид Григорьев

ДОКУМЕНТ

Готовы ждать

ДЛЯ КОНСОЛИДАЦИИ АКЦИЙ «ТРАНСКОНТЕЙНЕРА» ПОДАНЫ ДВЕ ЗАЯВКИ



Фото: Виктор Маслов

ТРАНСПОРТНАЯ ГРУППА FESCO, А ТАКЖЕ ЕЁ АКЦИОНЕР – ООО «ПРОМЫШЛЕННЫЕ ИНВЕСТОРЫ» – ПОДАЛИ В ФЕДЕРАЛЬНУЮ АНТИМОНОПОЛЬНУЮ СЛУЖБУ ХОДАТАЙСТВА О ПРИОБРЕТЕНИИ 100% АКЦИЙ «ДОЧКИ» ОАО «РЖД» – ВЕДУЩЕГО РОССИЙСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО КОНТЕЙНЕРНОГО ОПЕРАТОРА «ТРАНСКОНТЕЙНЕР».

Как отмечают в ФАС, из-за того что обращения были поданы с незначительными нарушениями, рассмотрение ходатайств продлится несколько больше, чем ожидалось.

«В материалах ходатайств отсутствуют некоторая необходимая информация и документы, а также данные для проведения анализа рынка услуг по предоставлению специализированного подвижного состава для осуществления железнодорожных перевозок контейнеров и грузов в контейнерах. Эксперты управления запросили дополнительную информацию, а также попросили продлить срок рассмотрения ходатайств до 3 ноября 2011 года», – сообщила сотрудница пресс-службы ФАС Екатерина Зубова.

Эта затяжка времени точно не станет препятствием для FESCO –

Контроль над «ТрансКонтейнером» назван стратегической задачей FESCO

слишком уж важны акции «ТрансКонтейнера».

«Мы не раз заявляли и заявляем снова: консолидация полного пакета ценных бумаг «ТрансКонтейнера» и установление контроля над этим дочерним предприятием ОАО «РЖД» – стратегическая задача нашей компании», – отметил вице-президент по корпоративным

FESCO будет бороться изо всех сил. Кроме того, эту «двойную» заявку можно объяснить обычной перестраховкой: сойдёт с дистанции одна компания – борьба продолжит другая. К слову, если FESCO объединит в своей собственности контрольный пакет акций «ТрансКонтейнера», ситуация на

рынке контейнерных структур можно расценивать как сигнал будущим конкурентам по аукциону

коммуникациям FESCO Станислав Вартанян.

Аналитики считают главным претендентом на акции «дочки» РЖД именно транспортную группу Сергея Генералова.

«Подачу ходатайств двух дружественных структур можно расценивать как сигнал будущим конкурентам по аукциону, на котором будут продаваться ценные бумаги «ТрансКонтейнера», – за этот актив

перевозок сильно не изменится», – считает ведущий эксперт УК «ФИНАМ Менеджмент» Дмитрий Баранов.

По словам аналитика, основную

конкуренцию за ценные бумаги «ТрансКонтейнера» транспортной группе FESCO может составить компания «Н-Транс» в лице двух своих

дочерних предприятий – Global Ports и Global Trans.

Константин Мозговой

РЕСУРСЫ

Мазутные льготы

ФСТ ВВЕЛА ИСКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ТАРИФЫ ДЛЯ КАМЧАТКИ

КАМЧАТКА ПОЛУЧИЛА ВОЗМОЖНОСТЬ ДОСТАВЛЯТЬ МАЗУТ И УГОЛЬ НА ПОЛУОСТРОВ ПО ЛЬГОТНЫМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТАРИФАМ.

Об этом сообщил губернатор Камчатского края Владимир Илюхин. «Правление ФСТ России приняло решение об установлении до конца 2011 года исключительных железнодорожных тарифов для организаций, обеспечивающих энерго- и теплоснабжение Камчатского края, в виде понижающих коэффициентов к стоимости перевозки», – пояснил он.

По словам губернатора, такое решение позволит снизить стоимость доставки мазута на территорию Камчатки в среднем на 600 руб. за тонну нетто и частично компенсировать увеличение цен на нефтепродукты на местном рынке.

«Правительство Камчатского края в целях сдерживания темпов роста тарифов энергоснабжающих предприятий, работающих на привозном топливе, считает необходимым продолжить данную работу и планирует обратиться в ФСТ с заявлением о продлении действия исключительных тарифов на перевозку угля и мазута на 2012 год», – заявил Владимир Илюхин.

Как сообщил «Гудку» начальник пресс-центра Федеральной службы по тарифам Олег Попов, исключительный тариф до конца года установлен в следующем размере: при перевозке мазута топочного (код ЕТСНГ 221066) на расстояние до 3400 км включительно и выше 6000 км – коэффициент 0,86 к действующему тарифам, а на расстояние от 3401 до 6000 км включительно будет действовать коэффициент 0,83. В то же время при перевозке угля каменного на расстояние до 5000 км – коэффициент 0,95 к действующим тарифам.

«Необходимость установления данных исключительных тарифов обусловлена их высокой социальной значимостью для Камчатского края ввиду их влияния на уровень цен на энергоносители в условиях удалённости края от источников ресурсной базы Российской Федерации», – подчеркнул Олег Попов.

Конкретные компании, на которые будут распространяться льготы, будут уполномочены губернатором региона в ближайшее время.



Фото: Светлана Григорьева

ГРУЗЫ НА КАМЧАТКУ ПРИБЫВАЮТ ПО МОРЮ, НО НА ПУТИ ДО ПРИЧАЛА ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ ОНИ ПОЛУЧАЮТ ЛЬГОТЫ

ТЭЦ работает на добываемых в Кузбассе высококалорийных марках угля», – уточняет Александра Червяткина.

Вагоны со станций погрузки следуют до портов Ванино (Хабаровский край) и Восточный (Приморье) для последующей перевалки на морские суда.

В целом на Дальнем Востоке в июне – августе в адрес предприятий ЖКХ и теплоэлектростанций погружено порядка 330 тыс. тонн энергетического угля. Из них 40 тыс. тонн – для ОАО «Сахалинэнерго» и около 110 тыс. тонн – для

Решение позволит снизить стоимость доставки мазута на Камчатку в среднем на 600 руб.

дальневостокского филиала ОАО «ПГК» Александра Червяткина, топливо для северо-восточных регионов Дальнего Востока поступает с угольных разрезов Кузбасса (Ернинское и Беловское месторождения) и Черемховского каменноугольного месторождения в Иркутской области.

«Перевозка энергетического угля из Сибири во многом объясняется спецификой региональной энергосистемы. В частности, крупнейшая в области Магаданская

Владивостокской ТЭЦ-2. В настоящее время парк ОАО «ПГК» на полигоне Дальневосточной железной дороги насчитывает более 10 тыс. полувагонов. «Этого количества достаточно, чтобы перевезти всё необходимое топливо для нужд региональной энергосистемы», – говорят в ПГК.

Константин Мозговой
Павел Усов,
соб. корр. «Гудка»
ХАБАРОВСК

ОПЕРАТОР

Удвоить парк

Компания ООО «Хуолинтакескус» – российская структура Nurminen Logistics – планирует привлечь кредит у Европейского банка реконструкции и развития на покупку вагонов.

Сумма кредита составит до 45 млн евро, предположительный срок предоставления – до 8 лет. Как сообщил «Гудку» генеральный директор ООО «Хуолинтакескус» Артур Полтавцев, привлечённые средства пойдут на закупку вагонов. «В самое ближайшее время мы планируем существенно расширить собственный парк подвижного состава. Какого типа это будут вагоны, пока сказать не могу», – подчеркнул Артур Полтавцев.

«В соответствии со своей стратегией Nurminen Logistics планирует расширение железнодорожного парка вагонов. В настоящее время парк вагонов компаний невелик, насчитывает всего лишь порядка 1 тыс. единиц. Планируется его увеличение почти в два раза, причём вагоны, предположительно, будут нового типа, которые практически не использовались в СНГ», – считает аналитик агентства «Инвесткафе» Кирилл Маркин. В то же время аналитики уверены, что расстановка сил на рынке грузоперевозок в Северо-Западном регионе кардинально не изменится. «Объёмы грузоперевозок постоянно растут, вполне логично, что операторы стремятся расширить парки. Сомнительно, что оператор, привлекая кредит на покупку вагонов, собирается выдавать с рынка кого-либо из конкурентов, компания, скорее всего, будет увеличивать перевозки грузов своим клиентам, а не отбирать чужие грузы. Конкуренты тоже не сидят сложа руки», – подчеркнул ведущий эксперт УК «ФИНАМ Менеджмент» Дмитрий Баранов.

Константин Мозговой

КООПЕРАЦИЯ

Пятым будет

ALSTOM И «ПРОМЭЛЕКТРОНИКА» СОЗДАДУТ СОВМЕСТНОЕ ПРОИЗВОДСТВО СЦБ

ОБОРУДОВАНИЕ СИГНАЛИЗАЦИИ, ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ И БЛОКИРОВКИ, ВЫПУСКАЕМОЕ НОВОЙ КОМПАНИЕЙ, БУДЕТ АДАПТИРОВАНО К СТАНДАРТАМ КОЛЕИ 1520 ММ.

«Мы приняли решение о развитии партнёрских отношений с целью производства систем СЦБ, предназначенных для реализации в России и странах ближнего зарубежья. В результате переговоров, которые ведутся с декабря 2010 года, был подписан меморандум о намерениях и намечены планы по созданию совместного предприятия к концу 2011 года», – сообщает «Гудку» директор по коммуникации Alstom в России и СНГ Изабель Тураншо.

Предполагается, что Alstom будет принадлежать 51% в СП, а компания «Промэлектроника» – 49%.

Предприятие сначала будет производить существующий ассортимент продукции обеих компаний. А в дальнейшем займётся совместной разработкой новых систем и устройств. «Безусловно, главной целью является удовлетворение потребностей железнодорожного транспорта в современных и надёжных системах СЦБ», – подчёркивает госпожа Тураншо.

Планируется, что продукция СП будет производиться на существующих мощностях двух партнёров. Сейчас ЗАО «НПЦ «Промэлектроника» – ведущая российская компания в области железнодорожной автоматики и телемеханики.

Заместитель директора по маркетингу ЗАО «Транс-Сигнал» Алексей Князев высоко оценивает создание совместного предприятия Alstom и «Промэлектроники»:

– Устройства СЦБ – это достаточно большой сегмент изделий, которые используются на железнодорожных дорогах не только России и СНГ, но и за рубежом. И эта продукция высоко востребована. РЖД – очень крупный заказчик, который постоянно стремится совершенствовать. С развитием скоростного движения возникла необходимость в современных инструментах для управления этим движением. У нас в России всего четыре крупных предприятия, изготавливающих продукцию СЦБ. Поэтому необходимость в создании нового предприятия в области оборудования сигнализации, централизации и блокировки, безусловно, есть.

Наталья Решетник

БАЛТИЙСКИЙ РЕГИОН:
железнодорожный бизнес трансъевропейского значения

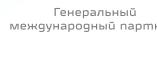


III МЕЖДУНАРОДНЫЙ РЕГИОНАЛЬНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ БИЗНЕС-ФОРУМ
СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО 1520: БАЛТИЙСКИЙ РЕГИОН

РИГА

17-18 ОКТЯБРЯ 2011

Генеральный международный партнер



Генеральный партнер



VALSTS AKCIJU SABIEDRĪBA

VALSTS AKCIJU SABIEDRĪBA

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

Инвестиции

Регионы просят БАМ

В ЗАБАЙКАЛЬЕ МЕСТОРОЖДЕНИЯ ЖДУТ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

На VII Байкальском экономическом форуме ОАО «РЖД» представило свои проекты по развитию инфраструктуры в регионе.

Дальний Восток и Восточная Сибирь привлекают всё большее внимание потенциальных инвесторов как регионы с огромной ресурсной базой и экспортными возможностями. На VII Байкальском экономическом форуме (БЭФ) в Иркутске подписано 15 соглашений на общую сумму более 67 млрд руб.

Старший вице-президент компании Валерий Решетников рассказал, что ОАО «РЖД» собирается реализовать ряд крупных проектов, в том числе напрямую связанных с Китаем и Монголией. Вопросы о приграничном сотрудничестве стороны активно обсуждали на форуме. Правда, до подписания конкретных документов дело так и не дошло. Однако Чрезвычайный и Полномочный Посол РФ в Монголии Виктор Самойленко сообщил, что соглашение о приграничном сотрудничестве России и Монголии, которое сделает возможным реализацию проектов по строительству новых железнодорожных веток и модернизацию Улан-Баторской дороги, будет подписано до конца 2011 года.

Кроме того, компания собирается развивать Транссибирскую и Байкало-Амурскую магистрали. Масштабное освоение ресурсов региона требует увеличения пропускных способностей железной дороги. По данным вице-спикера Совета Федерации Илья Умаханова, в Иркутской области добывается 5% всего российского угля и перерабатывается 4% всей нефти. Генеральный директор ООО «Байкальская горная компания» (разработчик крупнейшего неразработанного месторождения меди России – Удоканского) Андрей Варичев, в свою очередь, отметил, что именно ограниченная пропускная способность БАМа, плохое состояние Чинайской ветки и недостаток автомобильных дорог тормозят развитие промышленности в Северном Забайкалье.

Программа развития БАМа и Транссиба предусматривает завершение реконструкции участка Карымская – Забайкальск, развитие направления Междуреченск – Абакан – Тайшет, строительство разъездов и вторых главных путей с возможностью их дальнейшей электрификации. По словам Валерия Решетникова, будут восстановлены по советским проектам и «те кусочки инфраструктуры, которые не были востребованы».

Реализация программы до 2015 года потребует 246 млрд руб. Однако РЖД смогут инвестировать лишь 63 млрд.

«Полный проект доведения (БАМа. – Ред.) до необходимой мощности (расчитан до 2030 года. – Ред.) стоит более 800 млрд руб. – с электрификацией, с двой-



Эксперты поддержали идею инфраструктурных облигаций РЖД

ными путями, со сменой подвижного состава», – сказал старший вице-президент ОАО «РЖД».

В одиночку компания не справится. «В настоящее время из-за кризисных явлений в экономике и ограничения индексации тарифов на грузовые перевозки не полностью реализованы меры господдержки отрасли, предусмотренные «Стра-

тами» и впоследствии государства, – ввести в тарифы инвестиционную составляющую и возобновить государственные инвестиции в развитие инфраструктуры в рамках федеральной целевой программы.

ОАО «РЖД» предлагает выпустить инфраструктурные облигации с последующим внесением привлечённых средств в уставный капитал компании

«Такая практика активно применяется развитыми странами. В среднем в мире более 30% финансовых поступлений железных дорог составляют средства государства», – сказал старший вице-президент российской компании.

Эксперты поддерживают идею инфраструктурных облигаций.

«Если идея будет реализована, то это поможет значительно ускорить процесс модернизации инфраструктуры, сделает его дешевле (стоимость обслуживания кредитов и займов, привлекаемых ОАО «РЖД», примерно в два раза выше, чем стоимость обслуживания заемных средств, привлекаемых государством), не потребует при прочих равных условиях роста тарифов (инвестиционная составляющая будет минимизирована или вообще исключена). Кроме того, на рынке появляется новый инструмент, который хоть немного, но связывает избыточную ликвидность», – считает соруководитель аналитического агентства «Инвесткафе» Дмитрий Адамов.

По его словам, если бы на такую модель перешли еще 10 лет назад, то сегодня дела бы с инфраструктурой обострили на порядок лучше. Да и инвестиции государства так или иначе уже окупались бы за счёт роста экономической активности и дополнительных налогов.

Галия Шакирова

«Если идея будет реализована, то это поможет значительно ускорить процесс модернизации инфраструктуры, сделает его дешевле (стоимость обслуживания кредитов и займов, привлекаемых ОАО «РЖД», примерно в два раза выше, чем стоимость обслуживания заемных средств, привлекаемых государством), не потребует при прочих равных условиях роста тарифов (инвестиционная составляющая будет минимизирована или вообще исключена). Кроме того, на рынке появляется новый инструмент, который хоть немного, но связывает избыточную ликвидность», – считает соруководитель аналитического агентства «Инвесткафе» Дмитрий Адамов.

«Если идея будет реализована, то это поможет значительно ускорить процесс модернизации инфраструктуры, сделает его дешевле (стоимость обслуживания кредитов и займов, привлекаемых ОАО «РЖД», примерно в два раза выше, чем стоимость обслуживания заемных средств, привлекаемых государством), не потребует при прочих равных условиях роста тарифов (инвестиционная составляющая будет минимизирована или вообще исключена). Кроме того, на рынке появляется новый инструмент, который хоть немного, но связывает избыточную ликвидность», – считает соруководитель аналитического агентства «Инвесткафе» Дмитрий Адамов.

«В первую очередь мы предоставляем крытые вагоны под воинские перевозки и спецперевозки (ПГК закрывает своими вагонами до 65% объёмов в этом сегменте), а также под внутренние перевозки социально значимых грузов, – сообщили в ПГК. – Следующие по приоритетности – внутрироссийские перевозки других грузов. И наконец, экспортные перевозки. Следует также отметить, что доля ПГК в парке крытых вагонов на сети российских железных дорог составляет 22,5%. При этом компания в августе транспортировала 122 тыс. тонн сахара, или 47% от всего объёма этого продукта, перевезённого по сети. Обеспечить полностью потребности всех грузоотправителей ОАО «ПГК» не в силах».

Наталья Решетник

Прогноз

Рыба уйдёт в море

Суда готовы перехватить с рельсов улов

По итогам восьми месяцев 2011 года перевозки рыбы по железной дороге ощущимо выросли. Однако уже в следующем году, по прогнозам экспертов, ситуация может измениться.

По данным Центра фирменного транспортного обслуживания, в январе – августе этого года объёмы погрузки рыбы выросли на 13,9% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Наибольший прирост отмечен по Дальневосточной (+16,9%) и Калининградской (+129,4%) дорогам. А вот на Северной магистрали было зафиксировано снижение на 37,6%.

По мнению управляющего портфелями ЦБ УК «Солид Менеджмент» Георгия Ельцова, снижение объёмов погрузки рыбы по северному направлению имеет несколько причин. «Во-первых, на этом направлении средняя изношенность искусственных сооружений на железной дороге превышает 60%, и эти объекты требуют срочной модернизации. Второе вытекает из первого: источник этой самой модернизации – тарифы на перевозку грузов. Так как более 95% всех рыбных перевозок приходится как раз на частных операторов подвижного состава, то, только повышая тарифы, РЖД могут быть в плюсе», – говорит эксперт.

Рост объёмов транспортировки рыбы на дальневосточном и калининградском направлениях аналитики объясняют абсолютным историческим рекордом вылова красной рыбы на Дальнем Востоке. В целом выловлено более 200 тыс. тонн.

«Учитывая хорошую путину в начале года, подвижной состав железных дорог



Севморпуть рассчитывает отнять у РЖД 40% в сегменте перевозок

тонн (перевозчик «Дальрифер»). Рыба в пути была меньше месяца, и если сравнивать перевозки по железной дороге и по морю, то последние существенно выигрывают в первую очередь за счёт значительного увеличения объёмов разовых перевозок», – указывает г-н Ельцов.

По его мнению, Севморпуть уже в 2012 году может «отвоевать» у РЖД порядка 40% этого сегмента перевозок, и с развитием судоходства такого плана в Северном Ледовитом океане этот процент перерастёт в львиную долю. К слову, это позитивно скажется на потребителях, цена для которых должна снизиться в европейской части России на 35–40%.

Галия Шакирова

Соглашение

Пользователь платит

Простой вагонов отправитель компенсирует из своего кармана

ОАО «Первая грузовая компания» (ПГК) переложило на грузоотправителей ответственность за простой вагонов минераловозов.

ПГК заключила соглашения с тремя предприятиями, производящими извёстки, по которым те должны будут нести издержки в случае, если выделенные им вагоны-минераловозы будут простоять без загрузки. Договоры заключены с ЗАО «Елецкий известковый завод» (Липецкая область), ЗАО «Копанищенский комбинат строительных материалов» и ООО «Придонхимстройизвест» (Воронежская область).

ПГК закрепит определённое количество вагонов. И если они будут по каким-либо причинам не загружены, перевозчик наложит на предприятия штрафные санкции.

Директор Воронежского филиала ПГК Александр Герасимов



в зависимости от заявленных объёмов погрузки, скорости движения вагона, нахождения на станциях погрузки-выгрузки и других внешних условий, но в осенне-зимний сезон планируется работать именно с такими объёмами», – отметил он. По словам Александра Герасимова, во взаимоотношениях компании – грузоотправитель прописана ответственность клиента за сверхнормативный простой вагона. «Норматив погрузки и выгрузки составляет двое суток. За каждый день простой вагона сверх нормативного срока будет взиматься плата в размере рыночной ставки доходности по данному виду подвижного состава. Такая мера позволяет значительно сократить фактический простой вагона», – отметил он.

В Первый грузовой объясняют такой подход желанием снизить сезонные колебания в погрузке, когда летом наблюдается повышенный спрос на минераловозы, в то время как зимой вагоны менее востребованы. Ранее сезонные издержки ПГК были вынуждена нести самостоятельно.

Сами грузоотправители объясняют подписание соглашений с ПГК безвыходным положением. Руководитель отдела сбыта Копанищенского комбината строительных материалов, который ежемесячно заказывает у ПГК 150–190 вагонов, Вера Калядина говорит, что в текущей ситуации соглашение с ПГК выгодно для предприятия, поскольку после ликвидации инвентарного парка РЖД получить вагоны под перевозку продукции сложно. «Мы отгружали продукцию в полувагоны и крытые вагоны. Сейчас мы не можем ни с кем заключить договоры на подвижной состав, поскольку его владельцы отправляют вагоны только на те дороги, куда им выгодно», – отметила она. Вера Калядина признала, что если бы предприятие не пошло на заключение соглашения с ПГК, то осталось бы без подвижного состава.

Денис Виксне

Мнение

«Дочка» для будущего

Холдинг определяет логистические приоритеты

Павел Соколов,
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
ДИРЕКТОР
ОАО «РЖД
Логистика»



Фото: Сергей Родин

THIRDPARTYLOGISTICS (3PL) – концепция современного логистического бизнеса, широко распространённая в мире и всё чаще используемая в нашей стране. Компания-провайдер должна совместить в себе как собственно перевозки по железной дороге, так и все другие виды услуг, оказываемых грузовладельцу, что позволит обеспечить доставку его груза по схеме «от двери до двери» с максимальной скоростью и по конкурентным расценкам. О том, каким образом компания будет решать эту задачу, «Гудку» рассказал генеральный директор ОАО «РЖД Логистика» (РЖДЛ) Павел Соколов.

– Павел Владимирович, какие новые решения компания намерена предложить транспортному рынку?

– Наша основная задача – перенять у клиента бизнес-процессы, взять на себя всю работу, которая необходима для движения товара, убедить клиента значительно уменьшить внутренние, собственные логистические подразделения или отказалось от них вовсе, поручив всё внешним специалистам. Набор услуг предоставляется в конечном итоге одним оператором, но комплексность достигается тем, что в процессе участвуют несколько компаний «сторон», интегрируемых им по всей длине транспортной цепи. Для того чтобы нам стать полноценным 3PL-оператором, на момент создания РЖДЛ определены два этапа развития. Первый этап охватывает 2011–2012 годы, когда РЖДЛ развивается как транспортно-экспедиторская компания. Это значит, что нашей услугой является организация перевозки грузов железнодорожным, а при необходимости и автомобильным транспортом, оказание терминально-складских услуг. За это время мы должны создать разветвлённую сеть офисов по стране, собрать надёжный пул поставщиков транспортных услуг. В числе основных поставщиков-партнёров мы бы хотели видеть и частных железнодорожных операторов.

Второй этап развития начинается с 2013 года, тогда мы уже сможем выступить в сегменте услуг уровня 3PL. Одним из важных этапов достижения названной цели является создание нашей компанией собственной мощной ИТ-системы, доступной клиенту-грузовладельцу и поставщику оператору.

Мы стремимся сделать свои услуги максимально прозрачными: так, к новой



Фото: Илья Пономарёв

«РЖД Логистика» будет выстраивать пул поставщиков транспортных услуг

ИТ-системе получат доступ операторские компании.

– Расскажите о первых мероприятиях по реализации двух названных вами этапов развития компании.

– В первые два года мы создаём сеть, управляемую инфраструктурой для вывоза на рынок нового продукта. Мы делаем ставку на контейнерные перевозки. На сегодняшний день уровень контейнеризации грузооборота российских железных дорог составляет 1,6%. В перспективе к 2020 году такой показатель может достигнуть 4%. Именно поэтому сегодня мы стараемся вывести на рынок контейнерный поезд Санкт-Петербург – Екатеринбург – Санкт-Петербург, предоставив удобный и надёжный сервис экспортёрам и импортёрам Урала. Помимо контейнеропригодных грузов, сегодня мы работаем с компаниями, использующими традиционные крытые и полувагоны. Мы стараемся объединить возможности, предоставляемые операторами контейнеров и полувагонов, концентрируясь на гарантиях по доставке продукции клиенту.

В части развития комплексного сервиса ярким примером является наше участие в

начавшихся перевозках грузов по Пятому международному транспортному коридору, а также по коридору «Север – Юг» через Каспийское море.

Ну и самым конкретным примером является наша работа, проводимая с Дирекцией терминально-складского комплекса ОАО «РЖД» и ОАО «ТрансКонтейнер», в рамках которой к концу этого года мы рассчитываем вывести на рынок новую услугу по отправке мелких грузов (от 20 кг) в крупнотоннажных контейнерах и вагонах.

Конфигурация становления нашей компании уже ясна – это 3PL-комплекс, управление цепочкой поставок

Конфигурация следующего, второго этапа становления нашей компании нам уже ясна – это 3PL-комплекс, управление цепочкой поставок. Одним из примеров успешного сотрудничества на сегодняшний день является партнёрство с французской компанией SNCF. За счёт такого партнёрства нам уже удалось заключить крупный контракт с компанией Gefco по обслуживанию поставок на Калужский автосборочный завод, выпускающий ав-

томобили марок Peugeot и Citroen. В перспективе мы планируем расширять свои горизонты и выстраивать партнёрство с другими европейскими логистическими холдингами.

– **Заявленные функции РЖДЛ, в частности управление цепочками поставок, имеют определённую схожесть с задачами другого структурного подразделения ОАО «РЖД» – ЦФТО. Не случится ли так, что вы будете дублировать друг друга или конкурировать между собой?**

– Если смотреть поверхностным взглядом, то кажется, что мы пересекаемся в своих функциях с ЦФТО в следующем: основ-

ной услугой РЖДЛ на сегодня является организация и оказание транспортно-экспедиторского обслуживания в перевозке грузов железнодорожным транспортом. Такие же услуги клиентам железной дороги оказывает и ЦФТО. В перспективе же наши компетенции будут в значительной мере различаться. Мы просто должны пройти первый этап становления компании, при котором мы абсолютно похожи.

Беседовал Леонид Григорьев

АРБИТРАЖ

Гранит раздора

ФАС оценивает щебёночный конкурс РЖД

Комиссия ФАС признала ОАО «РЖД» и дочернее предприятие холдинга – ОАО «Первая нерудная компания» (ПНК) – нарушителями закона «О защите конкуренции».

В обосновании решения своей комиссии ФАС России отмечает, что ОАО «РЖД» и ОАО «ПНК» нарушили антимонопольное законодательство, создав препятствия доступу на товарный рынок производителям гранитного щебня. В официальном сообщении ФАС говорится, что 17 февраля 2011 года в отношении ОАО «ПНК» было возбуждено дело по обращениям, поступившим в службу от председателя совета директоров ОАО «Павловскгранит» и ОАО «Павловскгранит-Инвест». В них указывалось на признаки нарушения антимонопольного законодательства при проведении предварительного квалификационного отбора на право заключения договоров на поставку щебёночной продукции для нужд РЖД в 2010–2013 годах.

«Результат таких действий – существенное снижение эффективности проведения конкурсных процедур на закупку щебня и, следовательно, рост издержек субъекта естественной монополии, которые в итоге закладываются в тарифы», – говорит начальник управления контроля промышленности и оборонного комплекса ФАС России Максим Овчинников.

Как рассказала «Гудку» генеральный директор ОАО «Павловскгранит-Инвест» Ольга Музланова, квалификационный отбор на участие в конкурсе по обе-



Заместитель начальника правового департамента ОАО «РЖД» Алексей Васильев заявил «Гудку», что судебное рассмотрение претензий со стороны ОАО «Павловскгранит» и в отношении ОАО «РЖД» и ОАО «ПНК» на текущий момент не закончено.

«У нас до сих пор нет текста решения комиссии ФАС, – подчеркнул он. – Мы подали в службу ходатайство о приостановлении данного дела, а затем и о прекращении его. Решений судов, соответствующих искам «Павловскгранита», вступивших в законную силу, на сегодня нет. На наш взгляд, правовая основа предварительных претензий, предъявленных нам, уже была предметом исследования судов по делам между ФАС и РЖД. По ним 5 февраля 2009 года постановлением Федерального арбитражного суда Московского округа было принято

решение о правомерности решения квалификационного отбора по выбору организации, осуществляющей закупку лома чёрных металлов. 25 июля 2011 года схожее решение принял Девятый арбитражный апелляционный суд Москвы по конкурсу для предприятий по ремонту станков для предприятий ЦДРВ. В этих двух делах судами рассматривались обстоятельства, схожие с теми, что ФАС России вменяет нам в вину в связи с запросами «Павловскгранита» и ОАО «Павловскгранит-Инвест». В этих процессах наши процедуры проведения квалификационных отборов и конкурсов были признаны правомочными».

Леонид Григорьев

На рынке поставок щебня конкуренты снова ищут правду в судах

спечению РЖД щебнем был проведён в 2010 году. Распределение заказов, по её мнению, прошло в закрытом режиме между структурами, предположительно приближёнными к ОАО «ПНК» и ОАО «РЖД».

«Мы не прошли конкурс не потому, что наши предложения были хуже, чем у наших конкурентов – считает она. –

Когда были обнародованы результаты конкурса, стало ясно, что предприятия, выигравшие его, являются посредниками, не имеющими собственных мощностей по производству нерудной продукции. Этот момент и стал основанием нашего обращения в ФАС России о нарушении антимонопольного законодательства».

Леонид Григорьев

ВОПРОС ДНЯ

Как вы оцениваете предложение ФАС передать полномочия по регулированию тарифов на пригородные железнодорожные перевозки на федеральный уровень?

Андрей Шеленков, начальник отдела маркетинга и тарифной политики ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания»:

– Кажется, что от этой меры будет хуже. Подход должен быть гибким. Всё-таки регионы знают лучше ситуацию на местах, а федеральный центр напишет методику формирования тарифа, обобщённую для всех. В каком-то регионе этот тариф будет дорогим, а в каком-то – дешёвым, ведь экономическая ситуация в регионах разная. Сейчас даже в пределах Московской области в каждом субъекте РФ разный тариф на пригородные перевозки, например: по Москве – 26 руб., в Московской области – 16,50, Рязани – 15, Владимирской области – 14 руб. А экономически обоснованный тариф везде вообще разный.

Ринат Хабибуллин, генеральный директор ОАО «Байкальская пригородная компания»:

– Ничего плохого в этом не вижу. Мне, как руководителю, не нужно будет доказывать региональному правительству, службе по тарифам целесообразность и необходимость «цены» тарифа. Сниму с себя это бремя и буду предъявлять только документы о расходах. Но в этом случае было бы, наверное, логично, чтобы на федеральный уровень убрали не только полномочия на тарифное регулирование услуг пригородного железнодорожного транспорта, но и субсидирование пассажирских перевозок. Ведь почему сегодня так плохо регионы возмещают наши выпадающие доходы? Да потому, что в местных бюджетах немало дыр, наши проблемы, к сожалению, для них не всегда первоочередные.

Людмила Волканевская, замдиректора департамента финансов Ярославской области:

– Приветствую: федералам легче вникнуть в финансово-хозяйственную деятельность железнодорожников и проверить обоснованность расходов, нежели нам. Но если утверждение пригородных тарифов будет перенесено на федеральный уровень, то и дотации на эти перевозки должны выделяться из федерального бюджета. Эти две вещи взаимосвязаны. Кто заказывает музыку – тот и платит. Будет нонсенс, если федералы начнут утверждать тарифы, а мы должны будем компенсировать разницу между этими тарифами и реальными расходами перевозчика. Сейчас покрытие убытков от перевозки пассажиров в пригородном сообщении относится к полномочиям субъекта РФ, и в этой ситуации именно субъект РФ должен утверждать тарифы.

Виталий Григорьев, и.о. генерального директора ОАО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания»:

– Думаю, что когда решение по тарифам принимается централизованно, то есть через Федеральную службу по тарифам, это не самый худший вариант. Потому что сегодня, работая с регионами, мы должны предоставлять им расходы. Всякий раз они спрашивают, по какой методике мы делаем расчёты. А ФСТ изначально это знает и регулирует федеральные тарифы. Что касается выпадающих доходов, то процедура их компенсации станет более прозрачной. Если федеральный центр будет устанавливать тарифы, то выпадающие доходы мы будем предъявлять региону. Всё будет чётко прописано: тарифы утверждены ФСТ, есть ставка федерального центра, и её уже никто не обсуждает. Местные власти не будут к нам придираться, что мы не так применили тарифы или что-то забыли. Как это у нас было с Санкт-Петербургом и Ленобластью, когда они меняли тарифы и забыли прописать порядок их применения. Мы вынуждены были брать в одной зоне двойной тариф.

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

– Если это произойдёт, у регионов будут развязаны руки и они всегда смогут сослаться на федеральный центр. Это лучше и для ведения расчётов. Реформа РЖД привела к отмене перекрёстного субсидирования. И всё до сих пор не встало на свои места. Может быть, пока федеральному центру стоит держать вопросы регулирования тарифов в своих руках. По крайней мере, пока пригородные компании убыточны. А когда они будут рентабельно работать, тогда можно уже будет ценообразование. Пригородные компании к тому же будут заинтересованы в пассажирах. Если их будет недостаточно, операторы останутся в убытке. И регионы не выпадут из процесса организации пригородного сообщения. Ведь 184-й федеральный закон «О техническом регулировании» никто не отменял. А там написано, что исполнительная власть региона занимается организацией пригородных перевозок. Я думаю, эта часть работы в её компетенции и останется, то есть субъект Федерации будет определять размеры движения и расписания. Одно другому не мешает.

Ситуация

Сокращение строптивого

ВОПРОСЫ К РУКОВОДСТВУ ДИСТАНЦИИ НАКОПИЛИСЬ НЕ ТОЛЬКО У РАБОЧИХ

Монтёра пути Андрея Самарина решили уволить. Путеец в третьем поколении – и дед, и его отец тоже были путейцами – на Московско-Горьковской дистанции пути оказался лишним.

Его фамилию внесли в список на сокращение. Но случилась одна загвоздка: сокращать плавировали рабочих с третьим и четвёртым разрядом, а у него – шестой. И тогда ему предложили в срочном порядке пройти переэкзаменовку. Позвонили из отдела кадров: «Андрей Иванович, завтра у вас квалификационный экзамен». А тот ответил, что согласно Трудовому кодексу предупреждать о предстоящем экзамене надо за десять дней. На том конце провода молча повесили трубку. А что тут скажешь – грамотный человек Андрей Самарин, законы знает. И на следующее утро техник сказал его бригаде, что Самарина из списка сокращаемых вычеркнули.

Но у Андрея с того дня начались проблемы. В первый же месяц после неудачного сокращения его на 100% лишили премии. Монтёр пути, с которым работали в паре, получил всё, как положено, а он в очередную получку денег недосчитался. Причём решение наказать Самарина рублём было столь скоропалительным, что даже не согласовали с начальником участка. «Андрея ни за что лишили премии», – считает монтёр пути Алексей Вешунов, который до недавнего времени работал вместе с ним. Три последних месяца участок возглавляет новый начальник Андрей Лёвкин, и он тоже хорошего мнения о своём подчинённом.

«Андрей Самарин – мастер золотые руки, – откровенно сказал он мне, – таких людей приводить надо, а не увольнять. Так и напишите в газете».

Кстати, Андрей уже однажды уходил с железной дороги по собственному желанию. Этую историю на дистанции знают все. Самарин оставался тогда за бригадира. И в знойный июньский день сказал монтёрам выйти на работу раньше, чтобы успеть закончить до обеденного пекла. А



не ЧП. Поэтому вместо пятнадцати путевых ключей в налиции один. Как работать?

Или взять недавнее сокращение. Комплексную бригаду из 47 человек перевели в распоряжение ПМС-309 и посыпали в вагончике, который на вторые сутки скорел «от неосторожного обращения с огнём». Слава богу, никто не пострадал. Но ушли «по собственному желанию». Неужели они – лишились на дороге?

Эти вопросы мне хотелось задать руководству Московско-Горьковской дистанции пути. Но попасть к нему, несмотря на утро пятницы, оказалось не просто. Дело в том, что административное здание в городе Железнодорожном окружено двухметровым забором. На встречу мне вышел охранник и заявил: «Начальства нет. Когда будет, не знаю». Удостоверение спецкора «Гудка» не произвело на него никакого впечатления. «Вот когда начальство вас пригласит, тогда и приходите», – ответствовал деждина и захлопнул передо мной двери. Пришлось искать обходной путь.

Начальство я всё же обнаружила там, где и положено – в кабинете начальника. И это было, прямо скажу, волшебное видение, которое не вязалось ни с грязной бытовкой, ни с утерянным инструментом. Оно просто не могло иметь ничего общего с этой прозой. Исполняющий обязанности руководителя главный инженер Владимир Купрейчик словно сошёл с обложки глянцевого журнала: элегантный красавец в белом костюме от Armani, со стильной причёской,

29 баллов, а в прошлом году было 30. Неудовлетворительных километров всего три».

О ситуации с сокращением заметил следующее: «В этом году произошло сокращение штата в дистанции примерно на 16%. Комплексную бригаду в составе 47 человек перевели в ПМС-309, они там трудятся вахтовым методом, обслуживаю вверенный участок дороги. У них есть необходимые условия для проживания и транспорта. В связи с переводом эти работники в заработной плате и социальном пакете нисколько не потеряли».

Задала я вопрос и о Самарине. «А что Самарин? Мы его не перевели, он работает на прежнем месте, – ответил Владимир Купрейчик. – Я его знаю достаточно давно. Это грамотный специалист. Однажды он уволился, но по решению коллектива мы попросили его вернуться обратно...»

В общем, всё хорошо и волноваться не о чём. Между тем, по данным управления Московско-Горьковской дистанции за три года не улучшилось. Динамика такая: в 2009 году – 28 баллов и 4 неудовлетворительных километра, в 2010-м – 30 баллов и 17 неудовлетворительных километров. По итогам 8 месяцев текущего года состояние пути оценивается в 31 балл, а неудовлетворительных километров – 14. А сами путейцы называют совсем другие цифры. Так что неизвестно, кому верить: главному инженеру, официальным данным или тем, кто «от сохи».

Сегодня предприятие проверяет комиссия. И это, наверное, не случайно. У руководства дороги, видно, накопились свои вопросы к дистанции. Хотелось, чтобы заглянула эта комиссия и в путейскую бытовку, посмотрела, в каких условиях обитает рабочий люд. В производственных успехах человеческий фактор ведь не последний. А об этом, судя по всему, люди в костюмах «от Armani» забыли.

Может, умные люди потому и стали здесь лишними?

Ольга Иженякова,
спец. корр. «Гудка»
Ногинск –
Железнодорожный

От чёткой работы путейцев зависит безопасность движения на дороге

когда дело закончили и сели обедать, к ним приехал начальник и спросил: мол, почему не работаете? Он объяснил, но тот не поверил, а проверять не захотел: очень уж было жарко.

«обкатку» многие выпускники железнодорожных вузов. Мужики перечисляют: Митяев, Садовников...

Как же такой человек мог стать лишним?

А неугоден стал Андрей Самарин, потому что часто «выступает». Причём знает, чем начальство устёс. Перед той историей с сокращением их отправили чистить стрелочные переводы от снега, план дали – по две стрелки на брата. А он заявил, что план не реален, и на инструкцию соответствующую сослался. «Ах ты ешё и умный!» – услышал в ответ. После этого и начались все неприятности.

Между тем молчать путейцам уже невмоготу. База участка находится в Ногинске. Я была там: бытовка, подсобные помещения производят удачное впечатление. Вокруг метровые заросли польни и крапивы. Удобрств никаких. Дощатые стены с огромными

щелями, сырь и неуютно, двери или нараспашку, или под ржавыми амбарными замками. В комнату, где хранится инструмент строгого учёта, проникнуть можно без труда: забор там чисто символический, охраны никакой. На стенах каморки, где обедают люди, как в насташку, висят портрет Гагарина с призывом «Поехали!». Спрашиваю: а где розетка, чтобы чай вскипятить? Отвечают: нет, мы из дома чай в термосах носим. В холодную погоду монтёры греются по примеру далёких предков – у костра. И это в XXI веке?!

Путейцы с грустью вспоминают времена, когда ими руководил Руслан Абидов, вот уж был человек дела. При нём и состояние пути постоянно улучшалось, и премии платили хорошие. Он часто заглядывал к работникам, всегда интересовался их жизнью и бытом. Сами атмосфера была тогда другой: «На работу хотелось идти, понимаете?» Но ушёл

Абидов на повышение, и всё изменилось.

В дистанции начались большие перемены. Внедрили участковый метод вместо окологоточного. Идея хорошая, но, видно, не всё было продумано. Вот маленький пример: раньше весь инструмент был закреплён на бригадами и пронумерован. Открываешь двери учётной,

В производственных успехах

человеческий фактор – не последний.

И об этом руководству забывать никак нельзя

а там инструмент – строго по списку. Перебрасывают бригаду путейцев на дальний перегон, она свой инструмент с собой берёт. А теперь закреплённого инструмента нет. Да его вообще нет, и куда деслся, никто не скажет. Между тем в старые времена за потерю путевого ключа давали десять лет тюрьмы, а теперь это даже

с дорогими часами на руке. Его легче было представить на погибшем, чем на путях.

Разговаривал он со мной неохотно. Сказал буквально следующее: «Предприятие наше развивается, в частности, постоянно улучшается балльность пути и снижается количество неудовлетворительных километров. Так, за август у нас показатель –

ВАШЕ ПРАВО

Кто ошибся, тот и поправит

– При приёме на работу мне неправильно внесли запись в трудовую книжку. Подскажите, можно ли её аннулировать и как это делается?

Сергей Самойленко

Калуга

– Порядок действий в таких ситуациях определён п. 1.2 Инструкции по заполнению трудовых книжек, утверждённой постановлением Минтруда РФ от 10 октября 2003 года № 69.

Каждая запись в разделе «Сведения о работе» пронумерована, и если необходимо исправить какую-то строку, то после последней в разделе записи указываются: последующий порядковый номер, дата внесения записи, в графе 3 пишется: «Запись за номером таким-то недействительна». После этого производится правильная запись: «Принят по такой-то профессии (должности)» и в графе 4 повторяются дата и номер приказа (распоряжения) или иного решения работодателя, запись из которого неправильно внесена в трудовую, либо указываются дата и номер приказа, на основании которого вносится правильная запись.

В соответствии с п. 27 Правил ведения и хранения трудовых книжек, изготовления бланков и обеспечения ими работодателей, утверждённых постановлением Правительства РФ от 16 апреля 2003 года № 225, в случае выявления неправильной или неточной записи в трудовой книжке исправление её производится по месту работы, где была внесена соответствующая запись, либо работодателем по новому месту работы на основании официального документа работодателя, допустившего ошибку.

Яков Купреев,

главный правовой инспектор труда

Роспотребнадзора

ПАССАЖИРЫ

Плацкарт в дефиците

НЕХВАТКА ПОДВИЖНОГО СОСТАВА МЕШАЕТ ОБЕСПЕЧИТЬ ПРОЕЗД ВСЕХ ЖЕЛАЮЩИХ



ФОТО: ВЛАДИМИР ВИТОВСКИЙ

– В конце августа мне нужно было ехать из Нижнего Новгорода в Ижевск. Но это оказалось проблематичным, так как в кассах билетов в плацкартном вагоне не было, а купейный стоит 2,5 тыс. руб. Это мне не по карману. Попросил билет до Казани – та же история. И это уже не первый год. Неужели нельзя как-то рационально решить этот вопрос, скажем, присоединить пару дополнительных плацкартных вагонов? Ведь далеко не каждый может себе позволить ездить в купе.

Сергей Семёнов

– Между Нижним Новгородом и Ижевском предусмотрено курсирование беспредзадачной группы вагонов (2 купейных, 1 плацкартный) отправлением из Ижевска поездом № 25/26 Ижевск – Москва до станции Канаш. Далее идёт перепрописка к поезду № 41/42 Казань – Нижний Новгород.

ФОТО: ИРИНА ВОЛОВИК

Разъяснение

Не та категория

КОМПЕНСИРУЕМЫЙ СОЦИАЛЬНЫЙ ПАКЕТ ПОЛОЖЕН ПОКА НЕ ВСЕМ

– Я работник Саратовской дистанции пути Приволжской дороги. В Коллективном договоре на 2011–2013 годы введено такое понятие, как «компенсируемый социальный пакет». Положен ли КСП монтёрам пути?

Кубайдулла Буранкулов
Новоузенск,
Саратовская обл.

– Компенсируемый социальный пакет (КСП) – элемент индивидуального социального пакета, предоставляемый с целью повышения привлекательности рабочих мест и мотивации к труду. КСП даёт возможность работнику выбрать социальные услуги из перечня, установленного компанией (компенсация проезда в общественном транспорте на работу, ГСМ, услуг сотовой связи и Интернета и т.д.), в пределах определённого лимита средств. На сегодняшний день базовый лимит КСП в компании составляет 13800 руб. с учётом налогов.

Право на пользование КСП имеют работники, принадлежащие к значимым категориям персонала и повышающие коэффициенты к их лимиту средств. В число значимых категорий персонала, которым предоставляется право пользования КСП, входят все работники категорий по штатному расписанию. Например, если будет определена категория «монтажёры пути Саратовской дистанции пути», то в списки должны войти все монтёры дистанции. Не получат компенсируемый соцпакет



ФОТО: ИРИНА ВОЛОВИК

лишь те, кто проработал менее года на 1 января года, в котором предоставляется КСП, или имеет на начало года неснятые дисциплинарные взыскания.

На Приволжской дороге значимые категории определены расчёты путём по критерию «дефицитность профессии», при этом учитывались такие показатели, как текучесть и тенденция текучести персонала, укомплектованность, коэффициент постоянства кадров, удовлетворённость трудом.

Право пользования КСП на дороге получили электромеханики СЦБ и электромонтёры СЦБ, работающие на линейных станциях нескольких дистанций сигнализации, централизации и блокировки. Ни монтёры пути, ни Саратовская дистанция пути в 2011 году не вошли в значимые категории персонала.

Количество работников, которым будет предоставляться КСП в 2012-м и последующих годах, будет увеличиваться. В перспективе компенсируемый соцпакет должны получать все работники компании, а значимые категории – с учётом повышающих коэффициентов.

Алексей Касьянов,
начальник службы
управления персоналом
Приволжской дороги

Инициатива

Дело за репутацией

Юристов проранжируют в зависимости от объемов работы и успехов



Министерство юстиции решило составить рейтинг юридических консультаций и адвокатских контор.

Работать чиновники ведомства будут совместно с Ассоциацией юристов России, которые, как оказалось, тоже давно вынашивали эту идею. Благие намерения и те и другие объясняют заботой о гражданах и представителях бизнеса, которым рейтинг поможет сориентироваться и выбрать надежные и ответственные организации.

По оценке члена правления ассоциации, руководителя Национального юридического бюро Дмитрия Позорова, с отменой лицензирования в этой сфере работать на рынке юридических услуг может любой человек, даже не имеющий специального образования. Поэтому нередки случаи, когда из клиентов просто тянут деньги, не оказывают реальной правовой помощи.

К слову, лицензирование было отменено из-за опасений разгула коррупции. А вот составление рейтинга – более современный инструмент регулирования деятельности, считают в ассоциации: «Это хоть как-то покажет гражданам и рынку, какие компании более-менее надежны, качественны и социально ответственны».

Последний момент упоминается не случайно, так как именно социальная ответственность будет одним из критерии оценки. Под ней понимается оказание бесплатной юридической помощи гражданам или участие в подготовке заключений на законопроекты, касающиеся соцсферы, опять же безвозмездно. Чтобы попасть в рейтинг, нужно участие по меньшей мере в трех социальных проектах. Как отметил один из авторов идеи, кандидат юридических наук Игорь Редькин, это должно стать хорошей традицией в правовом со-

обществе, так как с социально значимыми законами работают по остаточному принципу.

Впрочем, составители рейтинга по примеру развитых стран готовы принимать во внимание и финансовый оборот адвокатских контор и юрконсультаций, а также стаж работы. Отправной точкой названы 10 лет на рынке услуг.

Между тем в адвокатском сообществе сомневаются в успешности проекта. К примеру, невозможно объективно оценить качество тех же бесплатных консультаций для малоимущих граждан. К тому же недобросовестная работа одного из юристов не характеризует работу всей конторы.

Кроме того, даже солидный стаж работы в вопросах репутации не совсем объективный показатель, считает адвокат Московской коллегии адвокатов «Князев и партнёры» Антон Лелявский. «Бывают такие организации, что за короткий срок начинают успешно работать на рынке. А есть такие, что и за десятилетний срок имеют нулевую отчётность», – сказал он «Гудку».

По мнению эксперта, неплохим критерием могли бы стать успехи адвоката, отмеченные советом ад-

вокатской палаты, или благодарности клиентов, а возможно, даже позитивное упоминание в прессе, наличие публикаций и научных работ.

К тому же каждая адвокатская палата собирает статистику по бесплатным консультациям, количеству уголовных и гражданских дел, оправдательных приговоров. Но сейчас эти данные обезличены и не характеризуют компетентность того или иного юриста. «Профессиональный рейтинг, конечно, нужен, но только если он будет объективен, – отметил господин Лелявский. – В последнее время их составляется много, по разным поводам, и, нужно признаться, нередко они ни о чём не говорят».

С этим согласна и руководитель Красноярского краевого правозащитного центра Ольга Лихтина, которая напомнила, что не так давно было модно составлять рейтинги строительных компаний. А сегодня многие, кто возглавлял топ, уже закрылись или обанкротились. В частности, та же печально знаменитая среди долевиков «Социальная инициатива».

ЕЛЕНА КУДРЯВЦЕВА

Есть мнение

Алексей Якимов, инженер отдела управления имуществом Службы стратегического развития, реформирования, международных связей и управления имуществом Калининградской железной дороги:

– На мой взгляд, рейтинг действительно поможет людям сориентироваться на рынке юридических услуг, особенно если за критерий будет приниматься солидный стаж работы компании. Другой момент – важно, чтобы те, кто попал на первые позиции такого реестра, на этом основании не стали задирать цены.

У меня была необходимость в помощи юристов, и на тот момент я воспользовался советом друзей, которые подсказали, к кому обратиться. Но не всем так везёт. Адвокатских фирм-однодневок быть вообще не должно, но они существуют и успевают собрать деньги с людей, не оказывая при этом нормальной помощи. И в этом случае рейтинг, как мне кажется, не слишком поможет.



При крупных операторах («Капитал тур», «Вояж тур» и «Ава тур»). Руководитель правового управления Ростуризма Ило Арахамия объясняет это тем, что компании гонятся за прибылью и не рассчитывают свои возможности: «В летний период к нам обращается больше людей, желающих отдохнуть за границей. Из-за жажды выполнить план и получить больше выручки они часто выходят за рамки финансовых средств».

Она также отмечает, что трудности туроператоров не могут начаться в однечасье, к этому ведёт ряд предпосылок, которые часто скрываются. «Лужники Тревел», например, был исключён из реестра Ростуризма ещё в марте, но на сайте туроператора ещё долго оставалась информация о работе и надежности компании.

Правила обязывают туркомпании заключать договоры со страховщиками, чтобы убедить Ростуризм в достаточном финансовом обеспечении. После предоставления необходимых документов их включают в реестр, дающий право работать на рынке. Отказать в этом при положительных цифрах в документах ведомство не может.

Прошлым летом точно так же прекратили свою деятельность

ники, и страховщики. В частности «Ингосстрах», с которым заключал договор «Лужники Тревел», уже выплатил 178 тыс. руб. пострадавшему туристу. И в ближайшее время планируется возместить ущерб ещё по 15 заявлениям на сумму 1,6 млн руб. Всего же к страховщику поступило 59 жалоб от разъярённых туристов.

Skytour тоже вот-вот должен компенсировать людям сорвавшийся отпуск, сейчас компания собирает необходимые документы для выплат. «Альфа Вояж» беспокоит Ростуризм гораздо больше. «Их оборот составляет 214 млн руб. При этом финансовое обеспечение должно быть не менее 60 млн. Но они предоставили документы лишь на 30 млн. Сейчас мы готовим приказ об исключении их из реестра», – добавил Антон Беляков.

Несмотря на это, «Альфа Вояж» – единственная из троицы банкротов компаний, сохранившая сайт в Интернете. Там она разместила обращение к гражданам с пояснением, как им получить компенсацию. Остальным пострадавшим от «Лужники Тревел» и Skytour остаётся только обращаться с вопросами на горячую линию Ростуризма: (495) 607-39-49.

НАТАЛЬЯ САВЕЛЬЕВА



Фото: ИТАР-ТАСС

ЖКХ

Почти бесплатно

Депутаты предлагают государству взять оплату счётчиков на себя

В Госдуму внесён законопроект, предусматривающий госфинансирование покупки и установки приборов учёта энергоресурсов.

Если документ будет принят, государство оплатит 95% расходов по оснащению домов индивидуальными и коллективными счётчиками воды, природного газа, тепловой и электрической энергии.

Автор законопроекта – депутат Антон Беляков – пояснил, что оплату будет производить федеральный центр через Фонд содействия реформированию ЖКХ. «Социально незащищенные категории граждан по документу смогут рассчитывать и на поддержку региональных и местных властей при оплате оставшихся 5% стоимости приборов учёта», – добавил Антон Беляков.

Кроме того, законопроект предусматривает перенос сроков обязательной установки всех счётчиков энергоресурсов в многоквартирных домах с 1 июля 2012 года на 1 января 2015 года. При этом, по замыслу депутата, с 1 января 2013 года до 1 января 2015 года Фонд содействия реформированию ЖКХ будет функционировать всего от 10 до 20% пользователей. Но в любом случае обзавестись счётчиками придётся всем: до 1 июля 2013 года у



СРЕДСТВА ЗА СЧЁТЧИКИ ГОСУДАРСТВО ВЕРНЁТ, ПОВЫШАЯ ТАРИФЫ

Депутат отметил, что «до-

населения будет возможность самостоятельного выбора установки приборов, после чего снажающие организации смогут выявлять случаи нарушения закона и устанавливать измерительные приборы в принудительном порядке. Но процедура должна быть согласована с управляющей компанией или ТСЖ в соответствии с Жилищным кодексом, а стоимость самих счётчиков и их установки при этом будет постепенно, частями включаться в ежемесячные коммунальные платежи.

ГАЛИНА ЗИНЧЕНКО

уровнем доходов, останавливает высокую цену инвестиций в счётчики – осталые уже себе поставили счётчики несколько лет назад, когда эта инициатива была в стадии развития», – замечает эксперт. Эксперт назвал основной задачей для государства более рациональное использование ресурсов – и заинтересованы в этом не сбытыми компаниями, и не населением. «Нужно привлекать граждан экономическими инструментами, а через пару лет, когда у всех будут счётчики, уже начнётся повышение тарифов, которое должно будет привести к сокращению потребления. Если сейчас государство потратит на это определённые деньги, то это себя многократно окупит», – прогнозирует аналитик.

Заместитель генерального директора Центра муниципальной экономики и права Борис Хмельников одобряет идею законопроекта в отношении многоквартирных домов, но считает пока непонятным механизм включения в программу. «Должна быть адресная муниципальная программа, которая направляется в Фонд содействия реформированию ЖКХ, где рассматривается и потом принимается решение о выделении денег. А как здесь будут выделяться деньги – тем, кто успел?»

Галина Зинченко

Машина времени

Новости дня

1921 год

Барнаулский «сад»

При ст. Барнаул имеется сад. Хороший сад. А в саду том пасутся лошади, коровы, разгуливают свиньи. Лошади ломают молодые деревца, коровы их обгладывают, а свиньи подкапывают.

ГУДОК

Газета для автомобилистов и транспортников

6

МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

ИССЛЕДОВАНИЯ

Атмосферная грелка

УЧЁНЫЕ РАССЧИТАЛИ ТЕПЛО, ВЫДЕЛЯЕМОЕ МЕГАПОЛИСАМИ

Чтобы ответить на вопрос, влияет ли человеческая деятельность на изменение климата, необходимо определить количество энергии, поступающей в атмосферу от крупнейших городов.

Однако сделать это совсем не просто. Измерять такие тепловые потоки можно с самолётов и аэрозондов, но это очень сложно технически и довольно дорого.



Каждый крупный город формирует собственный климат

К тому же города неоднородны, наряду с магистралями и промышленными предприятиями в них есть ещё и зелёные массивы. Так что подобным методом нельзя получить достоверные данные.

Косвенные расчёты, основанные на информации об объёмах производства электроэнергии и потребления автомобильного топлива, тоже не точны. Ведь электричество вырабатывают за пределами городов, а машины заправляют в разных местах.

Специалисты Института физики атмосферы им. А.М.Обухова РАН (ИФА) предложили оценивать потоки тепла на урбанизированных территориях, исходя из национальных статистических данных об энергопотреблении, площади и населении городов. Для этого они составили информационную базу о крупнейших жилых агломерациях нашей страны и мира.

По подсчётом исследователей, Москва вырабатывает 55,9 Вт тепловой энергии на квадратный метр, уступая лишь Сеулу (83,2 Вт). Эти города имеют относительно малые площади и резко очерченные границы, отличаясь высокой плотностью населения. Токио, занимающий третье место в этом списке, заметно отстает, выделяя всего 31,6 Вт на квадратный метр площади.

Однако такое сравнение не вполне корректно. Дело в том, что во многих крупных мегаполисах (Нью-Йорк, Лондон, Санкт-Петербург) значительная часть пригородов включена в городскую черту, а в других (Москва, Сеул, Берлин, Париж) – нет. Поэтому учёные предложили при расчётах строить по периметру населённых пунктов агломерационные круги, сравнимые по площади с другими мегаполисами. Например, такой круг, сопоставимый по площади с Нью-Йорком, захватывает значительную часть Московской области.

Согласно результатам исследований, среднегодовой поток антропогенного тепла на поверхности всего земного шара сейчас составляет около 0,03 Вт на квадратный метр, что сопоставимо с природным глобальным геотермальным потоком (0,07 Вт). Однако в среднем над сушей он достигает уже 0,1 Вт, в США – около 0,4, а в Западной Европе – 0,7 Вт. То есть большие города выделяют столько тепла, что фактически формируют собственный климат.

Андрей Стрельцов

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

4,3 млрд

почтовых отправлений доставляет ежегодно Главный центр магистральных перевозок «Почты России». Письма, посылки, бандероли, газеты и журналы доставляются адресатам по 455 магистральным железнодорожным, авиационным и автомобильным маршрутам, проложенным по территории всей страны. Выполняют эту работу сотрудники Главного центра магистральных перевозок почты, созданного ровно 75 лет тому назад. А в 1967 году на железнодорожном почтамте при Казанском вокзале столицы впервые внедрили отечественные письмосортировочные автоматы, значительно ускорившие переработку корреспонденции.

Андрей Владимиров

Главный редактор: Александр Репинин

Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересыкин,

Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

Выпускающий редактор: Анна Зограф

Редакторы отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный),

Александр Рубцов (компьютерная работа транспорта), Андрей Стрельцов (наука), Юрий Сушиков (информация), Владимир Тишко (культура и спорт), Яна Хазанахова (социальной политики и писем),

Алексей Чекалкин (информационный), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Краминов (макет)

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

Номер веда: Анна Зограф.

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетельство ПИ № ФС77-19219.

Чередители: Юридический коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД». Ростропек: Индекс 50019

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

E-mail: gudok@css-rzd.ru

21 сентября 2011 года

среда

№ 170 (24890)

www.gudok.ru

www.gudok.info

E-mail: gudok@css-rzd.ru

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетельство ПИ № ФС77-19219.

Чередители: Юридический коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД». Ростропек: Индекс 50019

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

E-mail: gudok@css-rzd.ru

ПАМЯТЬ

Он любил тебя, жизнь

АКТЕРСКОМУ РЕМЕСЛУ МАРК БЕРНЕС УЧИЛСЯ САМ, НЕ ПОСЕЩАЯ ТЕАТРАЛЬНЫХ СТУДИЙ

21 сентября исполняется 100 лет со дня рождения Марка Наумовича Бернеса. Многие песни, когда-то впервые прозвучавшие в его исполнении, и сегодня поют в нашей стране.

Своей карьере певца и киноактёра Марк Бернес обязан красноармейцу Косте Жигулову – персонажу фильма «Человек с ружьём» (1938), снятого Сергеем Юткевичем по сценарию Николая Погодина. Пытаясь найти дополнительные краски для этой сравнительно небольшой роли, артист немало времени провёл в музейном архиве, пока не наткнулся на фотографию молодого вихрастого паренька, перепоясанного крест-накрест пулемётными лентами. Но когда Бернес обнаружил в актёрском реквизите старенькую гармонь, его экранный образ сложился окончательно. Оставалось только запеть, и он запел: «Лучи над городом встали, в воздухе пахнет грозой...»

Городской романс, сочинённый вторым режиссёром картины Павлом Армандом и исполненный Марком Бернесом, прежде всего понравился Дмитрию Шостаковичу, автору музыки к фильму, а после его выхода на экран превратился в народный шлягер. К Бернесу пришла известность, и вот уже в кадре его новый герой – светловолосый лётчик из фильма «Истребители» (1939), улыбчивый, с твёрдо выплеснутым лицом, сидящий за фортепиано и сам себе аккомпанирующий: «Любимый город может спать спокойно...» Эта песня тоже стала любимой в народе.

Марк Бернес снялся в 35 фильмах, среди которых безусловная вершина – «Два бойца» (1943). Режиссёр Леонид Луков с самого начала твёрдо знал, что «Сашу с Уралмаша» должен играть Борис Андреев. На роль же второго бойца, одессита Аркадия Дзюбина, претендовали кинозвёзды того времени – Пётр Алёшин и Николай Крючков. Но Луков им отказал, побоявшись, что фильм будет воспринят как продолжение «Графитористов». Тогда он позвал Бернеса, которому поначалу никак не удавалось войти в образ. Найти точные краски помог случай – прогуливаясь по Ташкенту, где Марка увлёк театр: прежде чем стать артистом, он был рабочим, кто рассказывал с эстрады о том, как создавались его фильмы, и о своей жизни.

Из Некина, где он родился, семья перебралась в Харьков, где Марка увлёк театр: прежде чем стать артистом, он был рабочим, кто рассказывал с эстрады о том, как создавались его фильмы, и о своей жизни.

После «Двух бойцов» Бернесу не верили, когда на встречах со зрителями он говорил, что в Одессе вообще никогда не бывал. Между прочим, артист стал первым, кто рассказывал с эстрады о том, как создавались его фильмы, и о своей жизни.

Из Некина, где он родился, семья перебралась в Харьков, где Марка увлёк театр: прежде чем стать артистом, он был рабочим, кто рассказывал с эстрады о том, как создавались его фильмы, и о своей жизни.

Из Некина, где он родился, семья перебралась в Харьков, где Марка увлёк театр: прежде чем стать артистом, он был рабочим, кто рассказывал с эстрады о том, как создавались его фильмы, и о своей жизни.

Из Некина, где он родился, семья перебралась в Харьков, где Марка увлёк театр: прежде чем стать артистом, он был рабочим, кто рассказывал с эстрады о том, как создавались его фильмы, и о своей жизни.

Из Некина, где он родился, семья перебралась в Харьков, где Марка увлёк театр: прежде чем стать артистом, он был рабочим, кто рассказывал с эстрады о том, как создавались его фильмы, и о своей жизни.

Из Некина, где он родился, семья перебралась в Харьков, где Марка увлёк театр: прежде чем стать артистом, он был рабочим, кто рассказывал с эстрады о том, как создавались его фильмы, и о своей жизни.

Из Некина, где он родился, семья перебралась в Харьков, где Марка увлёк театр: прежде чем стать артистом, он был рабочим, кто рассказывал с эстрады о том, как создавались его фильмы, и о своей жизни.

Из Некина, где он родился, семья перебралась в Харьков, где Марка увлёк театр: прежде чем стать артистом, он был рабочим, кто рассказывал с эстрады о том, как создавались его фильмы, и о своей жизни.

Из Некина, где он родился, семья перебралась в Харьков, где Марка увлёк театр: прежде чем стать артистом, он был рабочим, кто рассказывал с эстрады о том, как создавались его фильмы, и о своей жизни.

Из Некина, где он родился, семья перебралась в Харьков, где Марка увлёк театр: прежде чем стать артистом, он был рабочим, кто рассказывал с эстрады о том, как создавались его фильмы, и о своей жизни.

Из Некина, где он родился, семья перебралась в Харьков, где Марка увлёк театр: прежде чем стать артистом, он был рабочим, кто рассказывал с эстрады о том, как создавались его фильмы, и о своей жизни.

Из Некина, где он родился, семья перебралась в Харьков, где Марка увлёк театр: прежде чем стать артистом, он был рабочим, кто рассказывал с эстрады о том, как создавались его фильмы, и о своей жизни.

Из Некина, где он родился, семья перебралась в Харьков, где Марка увлёк театр: прежде чем стать артистом, он был рабочим, кто рассказывал с эстрады о том, как создавались его фильмы, и о своей жизни.

Из Некина, где он родился, семья перебралась в Харьков, где Марка увлёк театр: прежде чем стать артистом, он был рабочим, кто рассказывал с эстрады о том, как создавались его фильмы, и о своей жизни.

Из Некина, где он родился, семья перебралась в Харьков, где Марка увлёк театр: прежде чем стать артистом, он был рабочим, кто рассказывал с эстрады о том, как создавались его фильмы, и о своей жизни.

Из Некина, где он родился, семья перебралась в Харьков, где Марка увлёк театр: прежде чем стать артистом, он был рабочим, кто рассказывал с эстрады о том, как создавались его фильмы, и о своей жизни.

Из Некина, где он родился, семья перебралась в Харьков, где Марка увлёк театр: прежде чем стать артистом, он был рабочим, кто рассказывал с эстрады о том, как создавались его фильмы, и о своей жизни.

Из Некина, где он родился, семья перебралась в Харьков, где Марка увлёк театр: прежде чем стать артистом, он был рабочим, кто рассказывал с эстрады о том, как создавались его фильмы, и о своей жизни.

Из Некина, где он родился, семья перебралась в Харьков, где Марка увлёк театр: прежде чем стать артистом, он был рабочим, кто рассказывал с эстрады о том, как создавались его фильмы, и о своей жизни.

Из Некина, где он родился, семья перебралась в Харьков, где Марка увлёк театр: прежде чем стать артистом, он был рабочим, кто рассказывал с эстрады о том, как создавались его фильмы, и о своей жизни.

Из Некина, где он родился, семья перебралась в Харьков, где Марка увлёк театр: прежде чем стать артистом, он был рабочим, кто рассказывал с эстрады о том, как создавались его фильмы, и о своей жизни.

Из Некина, где он родился, семья перебралась в Харьков, где Марка увлёк театр: прежде чем стать артистом, он был рабочим, кто рассказывал с эстрады о том, как создавались его фильмы, и о своей жизни.

Из Некина, где он родился, семья перебралась в Харьков, где Марка увлёк театр: прежде чем стать артистом, он был рабочим, кто рассказывал с эстрады о том, как создавались его фильмы, и о своей жизни.

Из Некина, где он родился, семья перебралась в Харьков, где Марка увлёк театр: прежде чем стать артистом, он был рабочим, кто рассказывал с эстрады о том, как создавались его фильмы, и о своей жизни.

Из Некина, где он родился, семья перебралась в Харьков, где Марка увлёк театр: прежде чем стать артистом, он был рабочим, кто рассказывал с эстрады о том, как создавались его фильмы, и о своей жизни.

Из Некина, где он родился, семья перебралась в Харьков, где Марка увлёк театр: прежде чем стать артистом, он был рабочим, кто рассказывал с эстрады о том, как создавались его фильмы, и о своей жизни.

Из Некина, где он родился, семья перебралась в Харьков, где Марка увлёк театр: прежде чем стать артистом, он был рабочим, кто рассказывал с эстрады о том, как создавались его фильмы, и о своей жизни.

Из Некина, где он родился, семья перебралась в Харьков, где Марка увлёк театр: прежде чем стать артистом, он был рабочим, кто рассказывал с эстрады о том, как создавались его фильмы, и о своей жизни.

Из Некина, где он родился, семья перебралась в Харьков, где Марка увлёк театр: прежде чем стать артистом, он был рабочим, кто рассказывал с эстрады о том, как создавались его фильмы, и о своей жизни.

Из Некина, где он родился, семья перебралась в Харьков, где Марка увлёк театр: прежде чем стать артистом, он был рабочим, кто рассказывал с эстрады о том, как создавались его фильмы, и о своей жизни.

Из Некина, где он родился, семья перебралась в Харьков, где Марка увлёк театр: прежде чем стать артистом, он был рабочим, кто рассказывал с эстрады о том, как создавались его фильмы, и о своей жизни.

Из Некина, где он родился, семья перебралась в Харьков, где Марка увлёк театр: