

## 2. | ОБЪЕКТ

С 2013 года рельсосварочный поезд № 1 обеспечит бесстыковыми пiletами пути трёх дорог

## 5. | ИНДЕКСАЦИЯ

В 2012 году тарифные условия на перевозки скоропортящихся грузов будут изменены

## 7. | ДЕНЬГИ

Банковских клиентов, берущих деньги в долг, обезопасят от недобросовестных кредиторов

## 8. | ПРАЗДНИК

Известные артисты вспоминают самые необычные истории, которые произошли с ними в канун Нового года.

28 декабря 2011 года [www.gudok.ru](http://www.gudok.ru)  
среда [www.gudok.info](http://www.gudok.info)  
№ 239 (24959) E-MAIL:[gudok@css-rzd.ru](mailto:gudok@css-rzd.ru)



Ежедневная транспортная газета Выходит с 23 декабря 1917 года Тираж 151587 экземпляров

## | От редакции

## Вопрос цены

Полгода, минувшие с момента выделения из Центральной дирекции по ремонту вагонов трёх вагоноремонтных компаний, – довольно небольшой срок для глубоких выводов. Но уже очевидно, что конфигурация рынка в данном сегменте радикально изменилась. Если на начало 2011 года на рынке ремонта вагонов комплекс депо ЦДРВ занимал долю в 71%, то есть доминировал, то сегодня ВРК-1 имеет чуть более 25%, ВРК-2 – 23,5%, ВРК-3 – около 21%, а оставшуюся нишу закрывают частные предприятия. При этом здесь работают всего порядка 70 хозяйствующих субъектов.

Как считает большинство экспертов, в обозримом будущем, учитывая наиболее вероятные сценарии развития мировой и отечественной экономики, вагоноремонт в России будет стремиться от докризисного рынка продавца к рынку покупателя. То есть к такому состоянию, когда ключевым фактором является спрос, а производители имеют резерв мощностей. По некоторым оценкам, к 2015 году он будет составлять в вагоноремонтных депо до 20% от полной загрузки. То есть налицо условия для формирования полноценного конкурентного поля, что должно стимулировать ремонтников к борьбе за клиента со снижением издержек и ростом качества своей услуги. У собственников же подвижного состава появляется выбор. При этом следует учесть, что многие частные предприятия по-прежнему будут ориентироваться на работу внутри своих вертикально интегрированных структур и системообразующая конкуренция развернётся между ВРК-1, 2 и 3.

Главным препятствием к этому в уходящем году остался единий Прейскурант, по которому предоставляли свои услуги все три компании. Но в 2012 году они уже будут заключать договоры по ценам, самостоятельно устанавливаемым с учётом своих затрат и маркетинговых политик.

Понятно, что владельцы подвижного состава будут выбирать оптимальное для себя соотношение «цена – качество». Однако нужно иметь в виду, что в затратах вагоноремонта большую долю составляют расходы на материалы и запасные части: при деповском ремонте – 39%, при капитальном – 43%. Между тем, как известно, в области вагоностроения ситуация пока далека от рынка покупателя, и цены как на сами вагоны, так и на ряд комплектующих к ним имеют явно спекулятивный характер. Это, естественно, не может не исказить действия экономических механизмов в сфере ремонта.

Остаётся надеяться, что вступление России в ВТО, а также формирование Единого экономического пространства будут реально способствовать оздоровлению ситуации в данном сегменте рынка.

## ЦИФРА ДНЯ

# 2,6 млрд

руб. направлено в 2011 году на улучшение жилищных условий работников ОАО «РЖД».

## ПРОЕКТ

# Тендер на снижение

ОАО «РЖД» ПРЕДЛОЖИЛО СХЕМУ ФИНАНСИРОВАНИЯ ВСМ-1



Совет директоров ОАО «РЖД» одобрил концепцию проекта ВСМ-1 между Москвой и Санкт-Петербургом. Финансирование строительства и эксплуатацию объекта предполагается осуществлять с использованием механизма государственно-частного партнёрства.

Как пояснила «Гудку» директор по подготовке к тендеру ОАО «Скоростные магистрали» (дочерняя компания ОАО «РЖД») Елена Шебунина, совет директоров утвердил схему, в основе которой лежит государственно-частное партнёрство и «контракт жизненного цикла» до 2050 года. Согласно расчётом совокупные затраты составят 696,2 млрд руб. (с учётом подготовки земли и переноса коммуникаций), из них непосредственно на строительство ВСМ – 637 млрд. Причём по итогам тендера «Скоростные магистрали» надеются снизить эту сумму до 512 млрд руб. Окончание строительства намечено на 2017 год. ВСМ-1 сможет перевозить в год 14 млн пассажиров со скоростью до 400 км/ч. Время в пути – 2,5 часа.

## Инфраструктурные облигации для ВСМ точно понадобятся

«Схема финансирования такова, что государство в этом проекте участвует на этапе строительства, выделив субсидию в виде капитального гранта, и будет компенсировать часть затрат частного инвестора уже в процессе эксплуатации, – говорит Елена Шебунина. – В тендере на строительство и эксплуатацию планируют принять участие консорциумы компаний из шести стран».

Предполагается, что правительство объявит о концессионном конкурсе в марте следующего года, подготовив соответствующее распоряжение. В финансировании могут быть использованы и пенсионные накопления граждан, которых управляет Внешэкономбанк. Один из вариантов предполагает создание победителем тендера специальной компании для реализации проекта. Она выпустит инфраструктурные облигации, которые, в свою очередь, купят ВЭБ. Доходность по ним составит порядка 10% годовых, что выше сегодняшней инфляции.

Пока РЖД планируют обратиться в правительство с просьбой о субсидии на 2012–2013 годы в размере 24 млрд руб. для подготовки территории и переноса коммуникаций.

В Министерстве финансов заявили, что вопрос о схеме финансирования пока находится в стадии обсуждения.

«Обязательно должно быть несколько вариантов финансирования, которые будут предложены руководству страны, и из них выберут лучший, – говорит начальник отдела транспорта департамента бюджетной политики в сфере транспорта, дорожного хозяйства, природопользования и АПК Министерства финансов Максим Панкратов. – Окончательное решение будет принято в следующем году».

Бюджет на 2012 год уже свёрстан, поэтому по поводу выделения средств на подготовку территории в Минфин должен будет обратиться Минтранс, чтобы они были внесены в проект бюджета на 2013–2015 годы. Работа над ним начнётся весной.

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЕВ

## Блиц

## Безопасность – дело общее

## Транспортники и полиция поделят функции



Дмитрий Кондратов, замначальника Главного управления на транспорте МВД, полковник полиции

В будущем году МВД с Минтрансом начнут создание подразделений безопасности на объектах транспорта, в том числе железнодорожного.

– Какие функции будут возложены на подразделения транспортной безопасности, в частности на вокзалах?

Мы разработали ряд поправок в федеральный закон, согласно которым досмотром пассажиров смогут заниматься не только полицейские, но и специально аккредитованные ЧОПы. Они-то и станут основой для таких подразделений.

При этом у стражей порядка останутся процессуальные функции, например, оформление задержанных. Этими поправками мы хотим разграничить зоны ответственности собственника транспортного объекта и правоохранительных органов. На первых будут возложены дополнительные обязанности по обеспечению безопасности. Документ сейчас находится в правительстве, но скорее всего уже в начале 2012 года он будет внесён на рассмотрение Государственной думы.

– Какие регионы можно назвать передовыми в деле обеспечения безопасности на транспорте?

– Это Северный Кавказ. Наиболее эффективно используется техника там, где люди понимают, что от этого зависит их жизнь. В Чечне, Дагестане, Северной Осетии практически все пассажиры проверяются с использованием максимального количества специальной техники. И такой подход приносит результат.

– Ведётся ли работа по повышению квалификации транспортных полицейских?

– По нашей просьбе в различных ведомственных вузах водится специальный курс транспортной безопасности, раньше его не было. А в Санкт-Петербургском университете МВД будет образован специальный факультет. В Домодедовском институте повышения квалификации специально для нас готовят специалистов по досмотру. Сейчас мы закупаем для центров служебной подготовки новейшее оборудование, которое потом будет применяться на объектах транспорта.

## Ситуация

## Заячий регион

## Местные власти не желают оплачивать проезд своих земляков

Власти Владимирской области на несколько месяцев отложили срок погашения убытков за пригородные перевозки и сократили размер компенсации.

Уже больше года, как пригородные компании получили статус перевозчиков. И вскоре поступил от регионов заказ на поезда – на их маршруты, время отправления, число вагонов и, разумеется, тарифы. Сторонам оставалось договориться о деталях взаимодействия.

В ОАО «Волго-Вятская пригородная пассажирская компания» (ВВППК) почти год назад пришли заказы на перевозки от регионов обслуживания – Нижегородской, Владимирской, Кировской областей и Удмуртии. И уже спустя месяц стали приходить суммы, компенсирующие убытки. Но – только от трёх.



Владимирская область заказала перевозки, согласовала тариф 15,2 руб. за десятикилометровую зону, но деньги переводить не стала. Переговоры пришли затяжной характер. Постоянно возникали вопросы. В июле, например, в департаменте цен и тарифов правительства области заявили, что у них есть сомнения по методике расчёта убытков, а расходы и доходы

компании «непрозрачны». Им ответили, что Минфин России и отчёты компаний, и методики представляются недостоверными. Спустя неделю ВВППК получила из департамента письмо, что «принято решение о признании за основу расчёта». Но деньги всё равно не получила.

Осенний ушёл на переговоры. А пригородные поезда не перевозят пассажиров по сниженному тарифу в расчёте на деньги из регионального бюджета.

Но перед самой зимой правительство региона сообщило через местную прессу: противоречия разрешены. Губернатор принял 29 ноября постановление № 1335, где чётко обозначил порядок возмещения недополученных от пригородных перевозок доходов.

Однако выясняется, что сделано это будет по итогам работы после предоставления отчётов «не позднее 15 апреля

года, следующего за отчётым».

Из приложения следует, что в случае если у власти региона не будет приоритета к представлению отчётом, то компенсация реальная, например, в мае.

>Окончание | 2

## 2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

28 декабря 2011 года

среда

№ 239 (24959)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

### ПРАВИТЕЛЬСТВО

#### Ключевые итоги

ВЧЕРА ПРОШЛО ПОСЛЕДНЕЕ В ЭТОМ ГОДУ ЗАСЕДАНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ. По традиции поздравить исполнительную власть в Белый дом приехал президент Дмитрий Медведев. По его оценке, «правительство сработало превосходно» в минувшем году. Он назвал две проблемы, с которыми придётся столкнуться и в новом году, – инвестиционный климат, который «мы не сумели существенно улучшить», и коррупция. Само заседание правительства, как обычно, провёл премьер-министр Владимир Путин. Он подвёл итоги работы в нынешнем году и определил задачи на будущий. Важнейшим экономическим итогом премьер назвал рост российской экономики – 4,5% составит рост ВВП в 2011 году. Сократился уровень безработицы с 7,8% в начале года до 6,3%. Реальная заработка плата увеличилась на 3,4%. По итогам года впервые после кризиса федеральный бюджет вышел с профицитом примерно 0,9% ВВП. Важным достижением 2011 года, по мнению как президента, так и премьера, стал самый низкий за историю современной России уровень инфляции – чуть более 6%.

Ольга Соломонова

### ФОТОФАКТ



ВЧЕРА В МУЗЕЕ-ЗАПОВЕДНИКЕ «ЦАРСКОЕ СЕЛО» в Агатовых комнатах павильона «Холодная баня» открылись два из семи уникальных отреставрированных интерьеров – Агатовый кабинет и Библиотека. Их реконструкция – часть соглашения, подписанного в октябре 2010 года между ГМЗ «Царское Село», ОАО «РЖД» и благотворительным фондом «Грансоюз».

Полную реставрацию павильона «Агатовые комнаты» планируется завершить в будущем году.

В соответствии с соглашением должно быть отреставрировано семь интерьеров: Лестница, Библиотека, Агатовый кабинет, Большой зал, Яшмовый кабинет, Овальный зал и Кабинетец.

«Спасибо музею за проделанную работу! То, что находится здесь, увидят миллионы людей.

Это вложение в вечность.

Министерству культуры спасибо за поддержку – выделено 270 млн руб.», – сказал президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин.

Первыми посетителями выставки «Агатовые комнаты. Путь к возрождению» стали дети сотрудников ОАО «РЖД». Для них был организован мастер-класс художника-камнереза.

ФОТО: ПАВЕЛ НОВИКОВ

# Объект

## Возьмут «стометровку»

Бесстыковому пути обещают надёжность



С 2013 ГОДА РЕЛЬСОСВАРОЧНЫЙ поезд № 1 обеспечит бесстыковыми пiletами пути трёх дорог. Вчера завершилась его масштабная реконструкция.

Рельсосварочный поезд № 1, который расположен на станции Предпортовая Октябрьской дороги, решили реконструировать из-за того, что первый скоростной участок находится на линии Санкт-Петербург – Москва. «На этот участок нам в первую очередь нужны пiletы бесстыкового пути», – сказал на открытии предприятия вице-президент ОАО «РЖД» по инфраструктуре Владимир Воробьёв.

Главное в реконструкции то, что предприятие теперь сможет принимать 100-метровые рельсы, предназначенные для прокладки «бархатного» пути. Специально для этого была увеличена площадь склада, возведены тельферные эстакады, реконструированы подъездные пути.

Поезд также оснащён автоматизированной системой выгрузки-подачи рельсов. Кроме

того, было приобретено и смонтировано оборудование, в числе которого пресс для испытаний, модульный и передвижной посты грубой шлифовки, станки и сварочные машины.

По словам Владимира Воробьёва, с 2006 года в модернизацию производства было вложено более 400 млн руб., а с учётом работ по улучшению инфраструктуры и инженерных сетей – 1,3 млрд руб.

Предприятие будет работать только со 100-метровыми рельсами. В результате выработка повысится втрое, а качество будет гораздо лучше. «Вместо 32 сваренных стыков на километр у нас их будет всего семь. А это надёжность и безопасность», – сказал вице-президент.

В итоге к 2013 году предприятие должно выйти на объёмы продукции, которые позволят закрыть потребности как минимум трёх железных дорог – Октябрьской, Северной и Московской.

Сейчас рельсосварочный поезд передан в аутсорсинг.

компании «РСП-М». По словам Владимира Воробьёва, сегодня у РЖД не хватает своих рельсосварочных машин для покрытия потребностей железных дорог. Поэтому предполагается, что модернизацией рельсосварочной отрасли займутся аутсорсеры.

В этом году не произведут укладку около 300 запланированных километров бесстыкового пути. «Сегодня утверждена концепция, и мы будем модернизировать пять предприятий, которые будут варить стометровые рельсы, и шесть останутся на сварке старогодных», – сказал генеральный директор ООО «РСП-М» Казим Эттеев. – Здесь мы предполагаем добавить ещё один поток, чтобы увеличить производственные мощности».

В планах ОАО «РЖД» также строительство в Челябинске рельсосварочного предприятия с четырьмя поточными линиями.

Яна Позолотчикова,  
сост. корр. «Гудка»  
Санкт-Петербург

### Ситуация

## Заячий регион

>Начало | 1

В Волго-Вятской компании, по признанию её генерального директора Василия Острякова, этот документ увидели уже после его подписания. Готовя бумагу, владимирские власти не посчитали нужным поинтересоваться у второй заинтересованной стороны, что она о ней думает.

А подумать есть о чём. Перевозчика сильно смущили не только сроки. Хотя больше чем на год отложить расчёты – это уже лишить оборотных средств, а с учётом инфляции – и части заработка.

Одобрав в принципе методику подсчёта убытков, власти региона вдруг заменили её своей.

Суть вот в чём. Пригородная компания предложила установить долю убытков, приходящихся на Владимирскую область, как ту часть своих расходов, которые были совершены именно на территории этого региона в соответствии со сделанным заказом. Правительство области согласно оплатить убытки, но

пропорционально не расходам, а пассажирометрам, то есть части, выполненной на территории региона, от общего пассажирооборота компании.

Разница тут есть, и значительная. Расходы на Владимирскую область у компании приходится около 17% от всех. А вот пассажирометров – всего 12%. И это понятно: около 40% пригородных маршрутов региона проходит по малодеятельным линиям с тепловозной тягой и движение по ним организовано вагонами.

Итак, правительство

больше года не платить за перевозки, а только обещать это сделать со временем. А потом лишить перевозчика почти трети того, что он заработал.

Ситуацию уже успела

они ощущать на себе Горьковская дорога, хотя она не ведёт пригородные перевозки, а только предоставляет в аренду подвижной состав, – рассказал «Гудку» начальник ГЖД Анатолий Лесун. – Мы недополучаем за это деньги: Волго-Вятской

компании не хватает средств, чтобы с нами рассчитываться. Но, с другой стороны, нельзя же отменить все поезда! Это будет социальный взрыв.

Есть в этой истории и третья заинтересованная сторона – пассажиры. Пока получается, что нужны они почему-то вроде только одним железнодорожникам, терпящим от каждого чьей-то поездки убытки.

Да, пригородные поезда во Владимирской области сохра-

няются. Хотя регион больше десятилетия «недопонимает» железнодорожников – устраивался, где возможно, от участия в развитии пригородного комплекса, игнорировал многие призыва железнодорожной дороги к сотрудничеству.

Единственный путём снизить убытки было сокращение числа маршрутов и поездов: здесь, как известно, решение всегда за региональной вла-

стью. Исчезли из расписания поезда от Владимира на Александров и Муром, число поездов на Москву с 90-х годов сократилось вдвое.

Владимирцев уже приучили пользоваться «комфортабельными автобусами», которые уходят каждые 20 минут, а затем попадают в легендарную пробку под Балашихой, где пассажиры завидуют тем, кто идёт пешком. В девяностых из Вязников в самый ближний из

крупных городов Нижний Новгород ходили ежедневно шесть электричек, сейчас – одна.

Подобный ход сделан и сейчас. Правительство Владимирской области решило снизить партнёру убытки в 2012 году.

Заказ на перевозки уже пришёл. Власти региона предложили сократить число поездов ещё на 8%, а тариф поднять до себестоимости. То есть до 22,5 руб. за 10 км.

Николай Морохин  
Нижний Новгород

лотерея железных дорог

ТИРАЖНАЯ ЛОТЕРЕЯ  
по номеру железнодорожного билета

РЕЗУЛЬТАТЫ  
РОЗЫГРЫША

Тираж № 15 от 27.12.11 г.

Всероссийская негосударственная тиражная лотерея «Лотерея железных дорог»

Категория	Выигравшие комбинации	Число выигравших билетов	Победитель получает (руб.)
СУПЕРПРИЗ	8729332 896148	0	0
№ 1	2007009 239623	1	1 285 370
№ 2	xxxxxx x72294	1	1 285 370
№ 3	xxxxxx xx2120	16	40 167
№ 4	xxxxxx xxx803	137	4 691
№ 5	xxxxxx xxxx38, xxxx54	2 521	509
В ДЖЕКПОТ ОТЧИСЛЕНО			3 008 180

Расшифровка категорий

Категория № 5 (с комбинацией совпало число из 2 последних цифр номера проездного документа)

Категория № 4 (с комбинацией совпало число из 3 последних цифр номера проездного документа)

Категория № 3 (с комбинацией совпало число из 4 последних цифр номера проездного документа)

Категория № 2 (с комбинацией совпало число из 5 последних цифр номера проездного документа)

Категория № 1 (номер проездного документа выбран из номеров билетов, участвующих в тираже, случайным образом)

Категория «СУПЕРПРИЗ» (с комбинацией совпало число из 13 цифр, образующее номер проездного документа)

Выплаты выигравшим начинаются через 10 дней после подведения итогов тиража.

Выигравшие можно получить банковским или почтовым переводом, а также в офисе компании «Генеральный оператор лотерей» (г. Москва, 2-й Рощинский проезд, дом 8, стр. 1, тел.: 8 (495) 663-99-22).

С информацией об организаторе лотереи, о правилах, о формирования и распределении призового фонда, о сроках, месте и порядке получения выигрышей можно ознакомиться на сайте www.zdloto.ru

Розыгрыш проводится каждый последний рабочий день месяца в г. Москве.

Разрешение ФНС № 743 от 28 апреля 2010 г.

Тел.: 8 800 555 03 03 [www.zdloto.ru](http://www.zdloto.ru)

мы идем одним путем!

Гудок 1520

TRANSPORTNOE OBZOZHENIE

PРОСТРАНСТВА 1520

СТРАНЫ СНГ И БАЛТИИ

ОБЩИЙ СТАНДАРТ

ОБЩИЙ ПУТЬ

ОБЩИЕ НОВОСТИ

ОДНИМ ПУТЕМ!

ПОДПИСНОЙ ИНДЕКС: 19994

ПО ВОПРОСАМ ПОДПИСКИ:

(495) 262-89-69; PODPISSKA@GUDOK.RU

[WWW.GUDOK.RU/1520](http://WWW.GUDOK.RU/1520)



ОАО «Газета «Гудок»  
приглашает на работу

КУРЬЕРА

Доставка корреспонденции по Москве.

График работы:

5/2 с 10.00 до 19.00.

м. Бауманская, ул. Старая Бауманская, д. 38/2, стр. 3

Телефон отдела кадров: (495) 624-78-42

# ДЕЛОВАЯ СРЕДА

СПОР

## Заказ под угрозой

«ЛУГАНСКТЕПЛОВОЗ» НЕ ПОДПИСЫВАЕТ КОНТРАКТ С «УКРЗАЛИЗНЫЦЕЙ»



Обе стороны конфликта затягивают подписание контракта на локомотивы

«Укрзализныця» (УЗ) обвиняет ХК «Лугансктепловоз» (входит в структуру российского ЗАО «Трансмашхолдинг») в затягивании сроков подписания контракта на поставку 292 грузовых электровозов.

Напомним: 20 июля 2011 года «Укрзализныця» договорилась с «Лугансктепловозом» об изготовлении 292 грузовых электровозов серии 2ЕЛ4 в течение 2012–2016 годов. В то же время переговоры о заключении контракта были отложены в связи с тем, что «Трансмашхолдинг» решил передать заказ «Укрзализныци» от «Лугансктепловоза» Новочеркасскому электровозостроительному заводу (РФ).

Генеральный директор «Укрзализныци» Владимир Козак официально заявил: «Мы планировали долгосрочный и многообещающий контракт с

«Лугансктепловозом» по производству локомотивов, однако сегодня предприятие фактически самоустранилось от подписания контракта, несмотря на подписанный меморандум между «Укрзализныци», ОАО «Лугансктепловоз» и ЗАО «Трансмашхолдинг».

По его словам, для украинской экономики негативным является тот факт, что предприятие не спешит сотрудничать с железнодорожным ведомством в чрезвычайно важной долговременной программе обновления локомотивного парка.

Исполняющий обязанности коммерческого директора ОАО «Лугансктепловоз» Дмитрий Костюченко напомнил уже озвученное объяснение отказа подписывать миллиардный контракт: «Руководство завода выражает обеспокоенность в связи с неудовлетворительным финансированием заказов». В намечающемся контракте не были предусмотрены взаимные гарантии по исполнению заказа. То есть если со стороны «Лугансктепловоза» были оговорены все гарантийные обязательства, то со стороны «Укрзализныци» никаких материальных гарантий не было.

НАТАЛЬЯ РЕШЕТНИК

МАРШРУТ

## Консолидация к порту

ТЕРМИНАЛЫ ВСЁ ЧАЩЕ ДЕЛАЮТ СТАВКИ НА ПОСТОЯННОЕ РАСПИСАНИЕ ПОЕЗДОВ



ФОТО: РОССИЯ 24/7

ЗАО «Евросиб СПб – Транспортные системы» и ООО «Восточная стивидорная компания» (ВСК, группа Global Ports) реализовали проект сквозного сервиса для крупнотоннажных контейнеров на маршруте Новосибирск – Дальний Восток.

Суть предложенного компаниями сервиса – в ускоренной доставке грузов в составе контейнерного поезда сообщением станции Иня-Восточная – Находка-Восточная.

Экспедиторы могут сосредоточить контейнеры с грузом на терминале «Евросиба» в Новосибирске, отвечающему за консолидацию грузопотока и формирование контейнерного поезда по направлению к основным портам Дальнего Востока.

После чего крупнотоннажные контейнеры поедут со станции Иня-Восточная до Находки, Владивостока, Артёма и Уссурийска.

Помимо «прозрачного» расписания движения контейнерных поездов, клиентам предложили регулярный морской сервис в системе прямого смешанного железнодорожно-водного сообщения (ПСЖВС) с терминалами ВСК Порта Восточный на Петропавловск-Камчатский, Сахалин и Магадан.

В среднем скорость доставки контейнеров по железной дороге составляет не бо-

льше восьми суток, что по сравнению с традиционными тремя неделями доставки делает гарантированное предложение «Евросиба» конкурентоспособным.

По словам руководителя Дирекции контейнерного сервиса ЗАО «Евросиб СПб – Транспортные системы» Виктора Иванова, проект стал возможным благо-

даря консолидации грузопотоков. Раньше вагоны были вынуждены задерживаться в пути из-за дополнительных загрузок.

«Создавая новый сервис, мы прежде всего ориентировались на увеличение скорости доставки грузов до конечного потребителя услуг. В настоящий момент Дальневосточная дорога испытывает трудности с пропускной способностью сортировочных станций, в первую очередь при организации повагонных контейнерных отправок, что приводит к увеличению срока доставки контейнеров до станции назначения. Сервис позволит консолидировать грузопоток на терминале «Евросиба» в Новосибирске и сокра-

тить время доставки грузов», – сообщил Виктор Иванов.

Напомним, в сентябре этого года на контейнерном терминале ВСК открыли подобный сервис по отправке ускоренных контейнерных поездов направлением Порт Восточный – Западная Сибирь. Первый поезд состоял из 93 контейнеров и в направлении Новосибирска был загружен товарами народного потребления. С терминала «Евросиба» контейнеры везут грузы

### Мы ориентировались на увеличение скорости доставки грузов до конечного потребителя

для авторов проекта

АВТОРЫ ПРОЕКТА ПРЕДЛОЖИЛИ КЛИЕНТАМ СВЯЗЬ С МОРСКИМИ ЛИНИЯМИ

для восьми суток, что по сравнению с традиционными тремя неделями доставки делает гарантированное предложение «Евросиба» конкурентоспособным.

По словам руководителя Дирекции контейнерного сервиса ЗАО «Евросиб СПб – Транспортные системы» Виктора Иванова, проект стал возможным благо-

даря консолидации грузопотоков. Раньше вагоны были вынуждены задерживаться в пути из-за дополнительных загрузок.

«Создавая новый сервис, мы прежде

всего ориентировались на увеличение

скорости доставки грузов до конечного

потребителя услуг. В настоящий момент

Дальневосточная дорога испытывает

трудности с пропускной способностью

сортировочных станций, в первую оче-

редь при организации повагонных кон-

тейнерных отправок, что приводит к уве-

личению срока доставки контейнеров до

станции назначения. Сервис позволяет

консолидировать грузопоток на терми-

нале «Евросиба» в Новосибирске и сокра-

тить время доставки грузов», – сообщил

Виктор Иванов.

Напомним, в сентябре этого года на

контейнерном терминале ВСК открыли

подобный сервис по отправке уско-

ренных контейнерных поездов направле-

нием Порт Восточный – Западная Сиби-

рия. Первый поезд состоял из 93 контей-

неров и в направлении Новосибирска был

загружен товарами народного потребле-

ния. Старт обратной загрузки обеспечен

грузами каботажного направления для жителей

северных регионов Дальнего Востока.

Татьяна Максимова

СДЕЛКА

## Вернуть своё

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ОПЕРАТОР ВЫКУПИТ СОБСТВЕННЫЕ АКЦИИ



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРАТКО

К компании Globaltrans обратился один из её акционеров – Envesta Investments Limited (контролируется топ-менеджментом Globaltrans) с предложением продажи 3,6 млн обыкновенных акций.

Это составляет 2,3% уставного капитала. Всего в собственности EIL сосредоточено 14,45% ценных бумаг оператора.

Как сообщил руководитель пресс-службы перевозчика Анна Вострухова, по итогам внеочередного собрания акционеров решено выкупить акции компании у EIL.

«По мнению совета директоров, текущий рыночный курс GDR компании не отражает справедливую стоимость её бизнеса, и приобретение акций соответствует её интересам. В соответствии с правилами корпоративного управления нашей компании, совет директоров провёл внеочередное собрание

GLOBALTRANS СЧЁЛ, ЧТО КУРС GDR НЕ ОТРАЖАЕТ СТОИМОСТЬ КОМПАНИИ

держателей наших акций для рассмотрения предлагаемой сделки. Выкуп акций был одобрен практически единогласно: «за» проголосовали более 80% голосов акционеров, конечно же, без учёта голосов по акциям компании, принадлежащим Envesta Investments Limited», – отметила Анна Вострухова.

«Это решение даёт право компании на покупку собственных акций по очень выгодной цене. Выкупленные акции потенциально могут быть использованы в наших будущих сделках или же проданы на рынок», – подчеркнул исполнительный директор Globaltrans Михаил Логинов.

Аналитик «Инвесткафе» Кирилл Маркин считает, что на эту сделку Globaltrans потратит порядка \$43 млн, если исходить из установленной цены на 1 акцию в \$11,8.

«Необходимо отметить, что желание Globaltrans выкупить свои акции у EIL возникло после того, как основные владельцы инвестиционной группы провели ряд сделок с Геннадием Тимченко: Globaltrans с согласия совета директоров выкупила у Геннадия Тимченко 10% акций «Балттранссервиса», доведя в ней свою долю до 60%, а параллельно с этой сделкой Тимченко приобрёл долю в железнодорожной перевозочной компании «Трансойл». В обеих сделках участвовали владельцы Envesta Investments, которые и сейчас решили не оставаться в стороне», – полагает Кирилл Маркин.

С точки зрения эксперта, одна из причин, по которой Envesta решила продать часть акций Globaltrans, – это необходимость обналичить ценные бумаги.

Константин Мозговой

КОНКУРЕНЦИЯ

## В тоннель не попали

DB ВЫБИЛСЯ ИЗ ГРАФИКА

Deutsche Bahn вынуждена отложить на два года запуск прямых железнодорожных экспрессов между Лондоном и Франкфуртом, Кёльном и Амстердамом через Брюссель.

Причиной стала задержка ввода в эксплуатацию новых поездов, которые должны были курсировать по двухпутному 51-километровому евротоннелю под Ла-Маншем.

Запуск прямого железнодорожного сообщения между Великобританией и Германией теперь состоится не раньше декабря 2015 года.

Это сильный моральный удар по амбициям Deutsche Bahn, которая уже в следующем году намеревалась включиться в конкуренцию гонки с монополистом – французской SNCF, экспрессами которой под маркой «Звезда Европы» (Eurostar) связывают Британские острова с континентальной Европой. Немцы намеревались запустить под Ла-Маншем по меньшей мере 16 своих пассажирских составов производства Siemens не позднее конца 2013 года.

Производство первого поезда марки Velaro-D (у нас он известен как «Сапсан») задержалось на год. Состав встанет на рельсы лишь к концу 2012 года и будет использоваться первоначально

для перевозок внутри Германии, так как пока не оборудован должным образом для международных маршрутов. Задержка производства во многом обусловлена несовершенством бортовой электроники и программного обеспечения у немецких Velaro-D, которые должны при международных перевозках легко переключаться между сигнальными системами пяти разных государств.

По дизайну и конструкции

экспрессов Velaro-D производства Siemens отличаются от экспрессов Eurostar производства французской компании Alstom. В начале следующего года совместный англо-французский регулятор железнодорожной безопасности

должен выдать Velaro-D разрешение на эксплуатацию под Ла-Маншем. Представители французской стороны, ссылаясь на соображения безопасности, выступают против разрешения использования новых типов поездов. Острутту дискуссии добавят тот факт, что в прошлом году Eurostar заказал Siemens, а не Alstom производство собственной версии поезда Velaro для замены устаревших составов.

Британцы подозревают французских лоббистов в попытке

ициализации Европы, чтобы избежать конкуренции с французскими Alstom и Eurostar.

Британцы получат вовремя, в отличие от поездов.

Владимир Козловский

## УПРАВЛЕНИЕ

# Примите порожний

**В ЭТРАНе появится база данных с электронными извещениями для грузовладельцев**

ЦЕНТР ФИРМЕННОГО ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ОАО «РЖД» и НП «СОВЕТ УЧАСТНИКОВ РЫНКА ОПЕРАТОРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА», ОБЪЕДИНЯЮЩИЙ УСИЛИЯ, РЕШИЛИ НАЛАДИТЬ РАБОТУ УЧАСТНИКОВ ПЕРЕВОЗОЧНОГО ПРОЦЕССА И ПОСПОСОБСТВОВАТЬ ПРАКТИЧЕСКОЙ РЕАЛИЗАЦИИ ПОЛОЖЕНИЙ ПРИКАЗА Минтранса № 258.

Генеральный директор Центра фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД» Елена Кунаева обратила внимание на то, что приказ № 258 – пока единственный документ, регулирующий организацию перевозки порожних вагонов.

Так как он вступил в силу только в октябре этого года, периодически возникают сложности при исполнении некоторых его положений.

«У каждого по-своему организован бизнес и взаимодействие с другими участниками перевозки. Не у всех прямые отношения грузоотправитель – оператор, грузоотправитель – железная дорога. Иногда в процесс перевозки входят другие игроки, это касается привлечения операторскими компаниями парков различных собственников, что усложняет их взаимодействие в новых условиях и реализацию положений приказа. Все меры, которые отражены в 258-м приказе, направлены на то, чтобы дать возможность на инфраструктуре организовать нормальное движение порожняка, потому что по перевозке грузов у нас всё расписано», – отметила Елена Кунаева.

Для успешного исполнения требований 258-го приказа ЦФТО и совет операторов предложили внедрить механизмы, которые позволят более оперативно осуществлять взаимодействие между участниками транспортного рынка и дадут гарантию, что вагон ждёт, он будет востребован, погружен и не будет стоять на инфраструктуре.

Исполнительный директор НП «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава» Дмитрий Королев, рассказывая о предлагаемых электронных извещениях, заметил, что, согласно приказу Минтранса № 258, РЖД имеют право не принимать порожний вагон, если не согласована форма ГУ-12.

«Исходя из практики, мы понимаем, что отправлять порожний вагон необходимо чуть раньше, чем будет завершён процесс согласования формы ГУ-12. Бывают случаи, когда необходимо вагон отправить, чтобы соблюдать сроки доставки, а заявка не то чтобы не согласована, но ещё не подана», – сообщил Дмитрий Королев.

Теперь в формате извещения отправитель сможет сообщать о количестве вагонов, которое он ожидает от оператора в назначенный срок. Но в последующем грузоотправитель всё равно обязуется оформить заявку ГУ-12 на перевозку гру-



Фото: Павел Григорьев

**Все меры направлены на упрощение отправки по сети порожняка**

участников перевозочного процесса в условиях работы с новым приказом № 258.

Они предложили создать электронную базу доверенностей, которая позволит владельцу подвижного состава передавать полномочия в части управления вагонами иному лицу.

Доверенность будет оформлять через ЭТРАН на установленный срок – от нескольких дней до нескольких месяцев, на

в том массовом количестве, которое мы имеем сейчас – 30 тыс. в сутки на Западно-Сибирской дороге, тогда можно будет говорить об эффективности».

Первый заместитель генерального директора по коммерции и производству ОАО «ПГК» Алексей Шафранов дал положительную оценку предложенным нововведениям ЦФТО и совета операторов. Между тем он считает первостепенной

**Разработчики разочаровали участников перевозочного процесса, не владеющих компьютерами**

определенное количество вагонов и с указанием их номеров.

Павел Иванов, начальник Центральной дирекции управления движением – филиала ОАО «РЖД», сообщил, что проверить на деле эффективность приказа можно будет в январе следующего года.

«Каждый год повторяется одна и та же ситуация, когда парк порожних вагонов пристрастяется в январе до 40–45 тыс. единиц, создавая при этом большие проблемы. Но раньше у нас было приказа № 258. Теперь у нас не было приказа № 258. Когда в первом месяце следующего года полуваагоны перестанут быть вос требованными, в том числе на Кузбассе,

задачей, не нарушая права и обязанности грузовладельцев и операторов в части самостоятельного управления подвижным составом, найти согласованное решение, чтобы было продвижение в вопросе оптимального управления парком.

Заместитель генерального директора по производству ОАО «Востокнефтегранс» Сергей Андрианов считает, что система электронных доверенностей и извещений может помочь в работе, но не всем. По его мнению, сам приказ № 258 требует детального обсуждения, так как при работе с ним возникает множество вопросов.

ТАТЬЯНА МАКСИМОВА

## ИНИЦИАТИВА

## Ускорение расширения

«ГАЗПРОМТРАНС» ПРЕДЛАГАЕТ ПЕРЕСМОТРЕТЬ СРОКИ МОДЕРНИЗАЦИИ УЧАСТКА СВЕРДЛОВСКОЙ МАГИСТРАЛИ

ООО «ГАЗПРОМТРАНС» ПРЕДЛАГАЕТ ПЕРЕНЕСТИ СРОКИ ЗАВЕРШЕНИЯ МОДЕРНИЗАЦИИ УЧАСТКА СВЕРДЛОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ С 2015 ГОДА НА КОНЕЦ 2012 – НАЧАЛО 2013 ГОДА И ИЗМЕНИТЬ ПОРЯДОК ЗАВОЗА И ВЫВОЗА ГРУЗОВ НА СТАЦИОННЫЙ СУРГУТ С ЦЕЛЬЮ СНИЖЕНИЯ ПОРОЖНЕГО ПРОБЕГА ВАГОНОВ НА ПОЛИГОНЕ.

Заместитель директора Сургутского филиала ООО «Газпромтранс» Иван Павленко заявил «Гудку», что корректировка сроков модернизации участка Сургут – Войновка с введением на нём двухпутной системы необходима. Уже сегодня наблюдается значительное отставание пропускных способностей железнодорожной инфраструктуры от предъявляемых к отправке по ней объёмов грузов.

«Это касается как вывоза из Сургутского региона, так и завоза в него, – подчеркнул он. – Пропускная способность участка не соответствует ни объёму отгружаемых через Сургут нефтепродуктов, прежде всего газового конденсата и лёгких сортов нефти, ни завозу оборудования и стройматериалов для добычи и перерабатывающих



Фото: Павел Григорьев

**Дорога считает предложения оператора не актуальными**

предприятий. Чтобы ускорить сроки завершения работ по модернизации линии, следует на уровне регулирующих государственных органов рассмотреть возможные меры по стимулированию инвестиций от компаний, ведущих добчу в Сургутском регионе. Уже на сегодня компания «СИБУР» инвестировала в развитие железнодорожного хозяйства порядка 30 млрд руб. Но в связи с намеченным на сле-

дующий год вводом новых крупных добывающих и перерабатывающих производств и ожидаемым ростом грузоперевозок этих инвестиций недостаточно».

В итоге «Газпромтранс» предла-

гает на уровне Свердловской железной дороги воспринять озвученное предложение ООО «Газпромтранс» сдержанно.

«Вопросы расширения пропускной способности участка Сургут – Войновка рассчитываются на переговорах между руководством ОАО «РЖД» и добывающими компаниями, в частности «СИБУР» и «НОВАТЭК», – сообщил представитель руководства дороги. – Пока по итогам этих переговоров сторонами не подписан ключевой документ – инвестиционная программа,

поэтому и пересматривать есть нечего. Можно сказать лишь то, что наши предложения по расширению пропускной способности участка увязаны с задекларированными планами по отгрузке со стороны компаний «СИБУР» и «НОВАТЭК».

Вице-президент екатеринбургского научно-производственного холдинга «Стратег» Сергей Шавзис заявил «Гудку», что с целью привлечения новых инвесторов к участию в программе модернизации линии Сургут – Войновская нужно рассмотреть варианты внесения изменений в нормативные акты, регламентирующие инвестиционное взаимодействие ОАО «РЖД» с частными компаниями – грузовладельцами, а не деятельность государственных органов.

«Это не государственные правовые акты, а именно документы, регламентирующие межкорпоративные отношения, – отметил он. – Поэтому здесь ООО «Газпромтранс» следует предлагать не выработку государственных процедур, а меры по развитию взаимодействия между потенциальными инвесторами и ОАО «РЖД», как владельцем инфраструктуры и перевозчиком».

ЛЕОНИД ГРИГОРЬЕВ

**Андрей Громовой, генеральный директор ООО «Промнерудтранс»:**

– В новогодний период мы намерены применить единый комплекс мер по обеспечению загрузки нашего парка. Это прежде всего срочное планирование, позволяющее нам находить грузовладельцев, имеющих оперативную необходимость в отгрузке своей продукции даже в период, когда у страны новогодние каникулы. Мы готовы по необходимости идти им навстречу в отношении срочного изменения номенклатуры отгружаемых грузов, скропов подачи парка, маршрутов перевозки. Важным фактором поддержания работы в дни праздничных каникул для нас станет работа с клиентами, представляющими производство непрерывного цикла, потребность в грузах у которых не зависит от календарных дат. Что касается професионального сектора, где традиционно в праздничный период идёт спад, мы намерены применять порядок предоставления гарантийных обязательств работы без оплаты тарифа и в случае необходимости использования механизма дебиторского кредитования.

**Владимир Сергеев, руководитель управления группы компаний «Недра»:**

– Наши отношения с ОАО «Российские железные дороги» в праздничный период изменений не терпит. Прежде всего это связано с порядком организации работы самого холдинга, который в любой период работает в круглосуточном режиме. Кроме того, значительная часть наших клиентов также работают в режиме безостановочной работы, в частности это металлургические комбинаты или строительные компании, возводящие крупные объекты путём непрерывного бетонного литья. Мы ценим тот факт, что ОАО «РЖД» в период новогодних каникул гарантирует нам бесперебойную подачу вагонов под наши грузы и их доставку потребителям без сбоев.

## ПЕРСПЕКТИВА

Железная  
скидка

РЖД получат металл  
по сниженным ценам



ОАО «РЖД» договорилось с российскими металлургами о снижении закупочных цен на металлопродукцию в 2012 году.

Заместитель начальника департамента планирования и бюджетирования ОАО «РЖД» Геннадий Ильюта рассказал «Гудку», что ключевыми номенклатурными направлениями по снижению цен на 2012 год являются рельсовая продукция и сортовой металлопрокат общего назначения.

«Снижение цен на рельсы нашей компании оговорено с поставщиками в объеме 6% от уровня на конец текущего года, — отметил он. — Металлопрокат будет купаться на 8% дешевле уровня текущего года. Таких результатов нашему холдингу в ходе переговоров удалось добиться за счет совпадения ряда факторов, влияющих на ценообразование. Во-первых, на мировом металлургическом рынке наблюдается падение спроса на продукцию, что заставляет производителей проявлять гибкость, в том числе и в вопросах ценообразования, со своими клиентами, особенно такими крупными, как ОАО «РЖД». Во-вторых, мы являемся одним из крупнейших покупателей продукции наших меткомбинатов, и в наших контрактах прописаны возможности ценового варьирования. За счет этих факторов нашему холдингу и удалось в ходе переговоров достичь выгодных ценовых условий на наступающий год».

Леонид Григорьев

**ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ПО ТАРИФАМ (ФСТ) РОССИИ ПРЕДСТАВИЛА РЫНКУ СВОИ РЕШЕНИЯ ПО ИЗМЕНЕНИЮ НА 2012 ГОД ТАРИФНЫХ УСЛОВИЙ НА ПЕРЕВОЗКИ СКОРОПОРТИЩИХСЯ ГРУЗОВ В ИЗОТЕРМИЧЕСКОМ ПОДВИЖНОМ СОСТАВЕ И ТЕРМИЧЕСКИХ КОНТЕЙНЕРАХ.**

Изменения системы тарификации «Гудку» прокомментировали представители регулирующих органов и основных участников рынка.

В ФСТ России на запрос «Гудка» ответили, что с 2007 года действовала система исполнительных тарифов на железнодорожные перевозки скоропортящихся грузов. Она создавала сопоставимые тарифные условия в расчете на 1 тонну при перевозках грузов в различных типах вагонов и в рефрижераторных контейнерах. В рамках совершенствования Прейскуранта 10-01 управление ФСТ приняло решение о внесении изменений в документ в части тарификации перевозок грузов в специализированном изотермическом подвижном составе и в термических контейнерах. Принятая модель построения тарифов упрощает действующий порядок тарификации данных перевозок, делает его прозрачным за счет выделения из тарифа стоимости пробега вагона-дизель-электростанции.

«Решаются вопросы унификации тарифов на порожний пробег изотермического подвижного состава, перевозки грузов в термических контейнерах, применения единого порядка тарификации перевозок вагонов-дизель-электростанций (ВДЭ) как в составе скепов из гружёных вагонов, так и из порожних, — подчеркивается в ответе ФСТ. — Создание равных тарифных условий перевозки скоропортящихся грузов в конкурентных типах подвижного состава с учётом фактических условий его эксплуатации позволит обеспечить справедливую конкуренцию на рынке железнодорожных перевозок скоропортящихся грузов и будет способствовать привлечению к перевозкам изотермического подвижного состава, обеспечивающего лучшую сохранность таких грузов».

Президент Ассоциации операторов рефрижераторного подвижного состава (АОПС) Виталий Момот заявил, что изменения в та-



## Выравнивание ставок на перевозку одной тонны груза позволит повысить конкурентность всей отрасли

рифах на перевозки грузов в термических контейнерах приводят к значительному удорожанию перевозок в контейнерах-термоах, в автономных рефконтейнерах и в рефконтейнерах, перевозимых в сцепах с вагоном-дизель-электростанцией.

«Цена перевозки специализированными контейнерами будет выше перевозки в вагонах в среднем на 20–30%, — отметил он. — При этом ФСТ не учитывает дополнительные затраты грузовладельцев, которые они несут при перевозке в спецконтейнерах, за терминалную обработку и автоперевозку».

Однако первый заместитель начальника департамента по маркетингу грузовых перевозок и тарифной политике ОАО «РЖД» Галина Зимовская считает, что принятное ФСТ

решение обеспечит равную выгодность перевозок скоропортящихся грузов в различном подвижном составе не только грузоотправителям, но и ОАО «РЖД». Действующие в настоящее время необоснованно низкие тарифы на перевозки скоропортящихся грузов, особенно в контейнерах-термоах и рефрижераторных контейнерах с автономным источником питания, обеспечивают более конкурентные условия по отношению к перевозкам в других типах подвижного состава, что создавало предпосылки для сепарации рынка и не позволяло заинтересованным компаниям поддерживать традиционные технологии перевозок скоропортита.

«Следует учесть, что перевозки скоропортящихся грузов в рефрижераторных контейнерах обеспечивают только 8% всех железнодорожных перевозок, а общая доля рынка компаний – членов АОПС, которые не удовлетворены принятыми решениями, составляет не более 10%, — подчеркнула

она. — Учитывая, что на рынке существует конкуренция между разными видами подвижного состава за один вид груза, выравнивание ставок на перевозку одной тонны груза позволит повысить конкурентность всей отрасли, а не только отдельных видов подвижного состава и отдельных, заинтересованных компаний и ассоциаций. Принятые на 2012 год тарифы не приводят к изменению общей тарифной нагрузки на рынок перевозок скоропортита (без учёта ежегодной индексации). В то же время управление ФСТ приняло решение об установлении на 2012 год исключительного тарифа в виде коэффициента 0,92 к тарифам прейскуранта на перевозки рыбы и рыбопродуктов в рефрижераторных вагонах и рефрижераторных контейнерах со станций Дальневосточной, Октябрьской, Калининградской, Северной дорог во внутритерриториальном сообщении».

Леонид Григорьев

## Конъюнктура

## Ушла в трубу

С 2012 ГОДА РОССИЙСКАЯ НЕФТЬ ДЛЯ БЕЛОРУССИИ БУДЕТ ПОЛНОСТЬЮ ИДТИ ПО ТРУБОПРОВОДАМ



## Трубопровод снова сыграл роль при выборе способа доставки

Белоруссия и Россия согласовали условия поставки российской нефти на белорусские НПЗ на 2012–2015 годы. Согласно договоренностям в 2012 году объем экспорта нефти составит 21,5 млн тонн. При этом транспортировка по трубе увеличится на 3,5 млн тонн.

В середине декабря концерн «Белнефтехим» успешно завершил переговоры с российскими нефтяными компаниями об условиях поставок нефти на белорусские НПЗ и принципах формирования цен на сырье. Экспортные пошлины отменяются, а новая цена будет на \$20–40 за тонну ниже, чем в этом году (средняя цена за 2011 год составляет \$437 за тонну).

Кроме того, договоренности впервые предусматривают поставки из Белоруссии в Россию 5,8 млн тонн высококачественного моторного топлива белорусского производства.

«Баланс нефтяного сырья Белоруссии на 2012 год полностью обеспечивает потребности НПЗ, в том числе предусматривает поставку в Белоруссию 21,5 млн тонн российской нефти трубопроводным транспортом, что на 3,5 млн тонн больше, чем в 2011 году», — говорится в сообщении концерна.

По словам замминистра энергетики РФ Юрия Сенторина, в 2011 году общий объем огово-

рных поставок должен составить 21,68 млн тонн нефти, в том числе 3,5 млн тонн предполагается поставить по железной дороге. Еще 4 млн тонн Белоруссия должна получить по контракту с Венесуэлой в рамках своп-схемы с Азербайджаном.

Но начиная со следующего года вся российская нефть, предназначенная для белорусов, уйдет в трубу. Впрочем, для отраслевых экспертов такое решение не стало неожиданностью. Тем более что весной 2011 года об этом просила белорусская сторона.

«Белоруссия традиционно резко спортировала российскую нефть и нефтепродукты (так как получала их по более низкой цене, чем потребители в Западной Европе) и за счет этого обеспечивала

инженер «Инжиниринговой компании «2К» Стэф Босуорт. — Однако для полной загрузки белорусских НПЗ этого недостаточно. И Минск закупал дополнительные 3,5 млн тонн с поставкой по железной дороге. Но транспортировка по «железке» гораздо дороже, чем по трубе».

«Железнодорожные перевозки увеличивают конечную стоимость нефти на 30–33%, в то время как при прокачке по трубе добавляется всего лишь 10–15% стоимости», — подсчитала аналитик ИФК «Солид» Елена Юшкова.

В результате нефтяники пользуются железной дорогой для перевозок нефти лишь в том случае, если отсутствует нефтепровод или передача нефти по нему затруднена.

В среднем доля железнодорожного транспорта в общем объеме перевозок нефти на экспорт составляет всего 4,8%. Но если для Белоруссии новая схема поставок выгодна, то для РЖД она означает сокращение доходов. По подсчетам господина Адамидова, потери всех участников процесса (РЖД + независимые перевозчики + сервисные компании) от ухода нефтяных грузов в систему «Транснефти» могут составить от 4 до 4,5 млрд руб. в зависимости от маршрута. Потери собственно РЖД в этом случае будут не менее 1 млрд руб.

Галия Шакирова

## Скандал

## Дорогу вернули на конкурс

ФАС вступилась за обиженных участников тендера по Кызыл – Курагино

ФЕДЕРАЛЬНАЯ АНТИМОНОПОЛЬНАЯ СЛУЖБА (ФАС) АННУЛИРОВАЛА ИТОГИ ТЕНДЕРА ПО ВЫБОРУ ПОДРЯДЧИКА СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ КЫЗЫЛ – КУРАГИНО.

Спустя два дня после торжественного открытия строительства первого участка железной дороги Кызыл – Курагино в Туве ФАС поручила заново подвести итоги тендера на выбор подрядчика. Соответствующее предписание службы направила заказчику строительства – Росжелдору.

Открытый конкурс на право заключения госконтракта по строительству первого участка железной дороги протяженностью 147 км состоялся 14 декабря 2011 года. Его выиграла компания «Стройновация», входящая в группу «Сумма», предложив исполнить контракт за 44,3 млрд руб. при начальной цене почти 48 млрд руб. При этом двум компаниям – ООО «Трансстроймеханизация» и УСК МОСТ – было отказано в участии в тендере. Первая компания выиграла контракт за 40,3 млрд руб., а вторая – за 45 млрд руб. Комиссия ФАС пришла к выводу, что компании были не допущены к участию в конкурсе по необоснованным причинам. Причем в ситуации с предложившим меньшую цену ООО «Трансстроймеханизация» (отсутствие по вине банка от-

метки на платёжном поручении об обеспечении заявки на участие в конкурсе) антимонопольная служба ранее давала разъяснения, что отказ в таком случае неправомерен, — говорится в сообщении ведомства.

«Благодаря решению ФАС, в результате которого конкурсные процедуры будут проведены повторно, государственный бюджет может сэкономить более 4 млрд руб. Удивление вызывает то, что заказчик принял решение об отказе в допуске на основаниях, по которым ФАС еще два года назад дала разъяснения», — отметил начальник управления

## Существует целое бизнес-направление по оспариванию торгов

контроля размещения государственных заказов ФАС России Михаил Евраев.

Пресс-секретарь Росжелдора Александр Миных сообщил «Гудку», что в агентство предписане ФАС пока не поступало.

В группе «Сумма», чья структура допущенные при проведении тендера нарушения или неточности, пытаются добиться для своих клиентов отступных или иных уступок и преференций. Поэтому государственные заказчики, как правило, уже более осторожно подходят к отказу в приеме заявок на участие в тендере по формальным признакам», — отметил он.

Денис Виксне

«На настоящий момент существует целое бизнес-направление по оспариванию результатов государственных торгов. В таких случаях компании, используя допущенные при проведении тендера нарушения или неточности, пытаются добиться для своих клиентов отступных или иных уступок и преференций.

«Практика последних лет подтверждает, что участники тендера чаще обращаются в ФАС России с целью защитить свои интересы, нарушенные в результате действий должностных лиц конкурсных комиссий. Это обусловлено тем, что сроки принятия решения по жалобе в ФАС

## ЕДИНАЯ ИНФОРМАЦИОННО-СПРАВОЧНАЯ «ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ» ДЛЯ РАБОТНИКОВ КОМПАНИИ

БЕСПЛАТНЫЕ ЗВОНИКИ ИЗ ВСЕХ РЕГИОНОВ РОССИИ!

8 800 100 1520

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



## ДОБРОТА

## Миллион для Нелли

Компания в беде человека не оставит

**Новость была как подарок: маленькая Нелли и её мама встретят Новый год в собственной квартире.**

Я была у них в гостях в Петрозаводске два месяца назад. Больше всего меня тогда поразили печальные глаза крохи: она как будто понимала, что осиротела, едва родившись.

17 августа прошлого года муж Светланы Чаругиной был смертельно травмирован при производстве маневровых работ на станции Боярская Октябрьской железной дороги. Михаил был кондуктором грузовых поездов. Ему не исполнилось и 22 лет.

Светлана рассказывает, что её Миша очень любил свою работу и всегда говорил, что «Российские железные дороги» – это самая надёжная компания в стране. Она лишь недавно начала говорить о нём в прошедшем времени, когда дочка пролепетала что-то похожее на слово «мама». И молодую мать просто по сердцу резануло: ей не придётся учить девочку произносить «папа»! «Когда я это осознала, чуть не потеряла сознание», – говорит она. Светлана вспоминает мужа каждый день – так легко переносить горе.

Говорят: если бы Миша был жив, взяли бы ипотеку, потихоньку бы рассчитывались, растали дочку и были бы счастливы. Всё было бы как у тысяч счастливых людей, которые любят, живут, строят планы. Вспоминает, что имя малышке придумали заранее, такое ласковое – Нелли. Муж был вне себя от радости, когда узнал, что скоро станет отцом.

«Он не ходил, а летал, – рассказывает она. – Ещё бы: любимая семья, любимая работа! Если задерживался на станции, обязательно звонил, предупреждал. Как ангел, от всех тягот меня оберегал. Часто рассказывал о своём предприятии. Благодаря ему я узнала о железной дороге столько всего интересного! А ещё мы много путешествовали, естественно, поездом – так безопаснее, считал мой муж. Он жил работой, на работе и умер...»

Железнодорожники, конечно же, не оставили вдову в беде. И утешали Светлану, и просили простить за то, что не уберегли парня. Помогли проводить Михаила в последний путь. При этом Октябрьская железная дорога взяла на себя все ритуальные расходы.

А Светлана после гибели мужа жила только одной мыслью: благополучно выносить и родить ребёнка. Маленькая Нелли появилась на свет в конце декабря 2010 года, умилив родственников улыбкой, «как у папы»...

Горе тогда перемешалось с радостью. Но жизнь продолжалась...



Фото: личный архив Светланы Чаругиной

Хотя в таких случаях и не принято считать деньги, но мы это сделаем, чтобы доказать: помочь семье погибшего оказалась реальной. В полном соответствии с Коллективным договором ОАО «РЖД» вдове и матери Ольге Васильевне Чаругиной было выплачено единовременное пособие в общей сумме 585476 руб. (24 среднемесячных заработка кондуктора 4-го разряда). Собрал личные деньги, как говорится, с миру по нитке, и коллектив, в котором работал её муж. Его коллеги передали Светлане 57 тыс. руб.

В то время она жила в чужой квартире. И тут ей помогли. С сентября по декабрь 2010 года через территориальный комитет профсоюзов оплачивалась ей съёмное жильё. Это тоже не маленькие деньги – 10 тыс. руб. ежемесячно.

А после родов вдова стала получать ежемесячно по 20000 руб. в связи с потерей кормильца. Когда дочка подрастёт, представители дороги обещали устроить её в детский сад, а маме найти работу по специальности в ОАО «РЖД».

Но была одна проблема, с которой Светлана Чарулина обратилась к президенту

## У мамы и дочки всё будет хорошо

ОАО «РЖД» Владимиру Якунину, написав ему в блог:

«Пишу вам, так как уже не знаю, к кому обратиться! Мой муж работал в Петрозаводске кондуктором грузовых поездов. Мечтал сделать карьеру на железной дороге, а он всегда добивался своих целей.

## Можно отметить и скромное новоселье.

**А потом сесть и написать президенту ОАО «РЖД» письмо с огромной благодарностью за оказанную помощь и поздравить его с Новым годом**

Но год назад он погиб на производстве. Я была в это время на пятом месяце беременности. Наша семейная жизнь только начиналась. Мы оба из других городов и стояли в очереди на корпоративную поддержку ипотеки. Сейчас мы с дочкой снимаем комнату, платить за неё тяжело, так как я не имею возможности работать, находясь в отпуске по уходу за ребёнком. Мои родители живут далеко, и

оба на пенсии, папа – инвалид. Когда хоронили мужа, обещали меня не бросить, помогать и, главное, решить проблему с жильём. Но прошёл год, а вопрос так и не решился. Вся надежда на вашу помощь».

И президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин откликнулся на это письмо: «Светлана, не могли бы вы прислать мне письмо с объяснением ситуации?»

В ответ она написала, как собирала кучу справок, ждала решения региональной жилищной комиссии. В апреле она решила предоставить безвозмездную субсидию, но сумма слишком мала – на неё в Петрозаводске не купишь даже комнату. Письмо заканчивалось словами: «Мы каждый месяц переезжаем с места на место и не знаем, где будем жить завтра. Обидно за малышку – она

так и не увидела отца. Но надо как-то дальше жить, а у меня одной пока не очень получается».

Делу был немедленно дан ход. Вице-президент ОАО «РЖД» Дмитрий Шаханов лично попросил руководителей департаментов управления персоналом, социального развития, корпоративных финансов и Центральной дирекции управления движением исключить всевозможные элементы формализма и бюрократизма, когда рассматривают подобные обращения. И проявлять особое внимание к людям, которые оказались в тяжёлой жизненной ситуации.

К решению проблемы подключились департамент социального развития и Центр внутренней политики и развития корпоративной культуры. А Центральная дирекция по управлению движением обратилась в комиссию ОАО «РЖД» по рассмотрению заявлений граждан об оказании материальной помощи для личных нужд с ходатайством о выделении Светлане Чаругиной 1 млн руб. для приобретения однокомнатной квартиры в Петрозаводске.

И 3 октября 2011 года комиссия приняла решение: выделить ей в связи с тяжёлым материальным положением 1 млн руб. за счёт средств, предусмотренных в бюджете Центральной дирекции управления движением и самой комиссии. И ещё 307609 руб. – в виде безвозмездной субсидии на приобретение жилья.

В октябре эти деньги поступили на счёт Светланы Чаругиной. Я не видела в эти минуты её лица, но по телефону её голос звенел от радости.

Квартиру решено было покупать на вторичном рынке – это дешевле. И брать не однокомнатную, а сразу двухкомнатную, чтобы, когда дочка подрастёт, была у неё своя комната. А мать Михаила Чарутина, увидев, как хлопочет молодая мать, взялась ей помочь и оформила в банке кредит, чтобы денег на покупку хватило.

И вот квартиру купили. Кстати, в соседнем доме с тем, где снимали жильё. Мишины коллеги помогли перевезти вещи. И пообещали помочь переклеять обои, чтобы светлее в доме стало. Профсоюз тоже не остался в стороне – выделил 20 тыс. руб. Так что можно отметить и скромное новоселье. А потом сесть и написать президенту ОАО «РЖД» письмо с огромной благодарностью за оказанную помощь и поздравить его с Новым годом.

Светлана рассказала, что недавно видела мужа во сне, он ей успокоил: «Всё у вас с Нелли будет хорошо».

Ольга Иженякова,  
спец. корр. «Гудка»  
Петрозаводск

## ЮБИЛЕЙ

## Ученик Шахунянца

НИКОЛАЙ ЕЛСАКОВ ПОСВЯТИЛ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ТРАНСПОРТУ БОЛЕЕ ПОЛУВЕКА

Судьба известного конструктора-путейца Николая Елсакова, кажется, была предопределена заранее. Он вырос вблизи железнодорожной станции Пиниг Горьковской дороги, где его отец работал сначала телеграфистом, а затем начальником дистанции пути, а мать была учительницей начальных классов в железнодорожной школе. И вполне закономерно, что сын пошёл учиться в МИИТ.

В то время на факультете «Путь и путевое хозяйство» работал знаменитый профессор Георгий Шахунянц, которого не только студенты, но и преподаватели буквально боготворили. В его официальной биографии говорится: «На кафедре «Железные дороги» Георгий Михайлович организовал занятия с артельными старостами, дорожными мастерами, начальниками дистанций. Несмотря на очевидные достижения в науке, он никогда не был кабинетным учёным».

Николай Елсаков до сих пор считает, что ему крупно повезло знать этого замечательного человека, который не только в профессии, но и в жизни всегда был для него примером.

Успешно защитив диплом под руководством любимого профессора и пройдя, как говорят железнодорожники, «профессиональную обкатку», он получил направление на работу в Проектно-технологическое



Фото: Юрий Кавалерин

Николая Николаевича Елсакова уважают не только путейцы

конструкторское бюро по пути и путевым машинам, которое было создано в МПС. А вскоре его и возглавил. Под его руководством в ПТКБ выполнялись сложнейшие заказы. Например, в 1964–1965 годах он руководил разработкой специальных конструкций рельсового пути для космодрома Байконур. Дорога длиной в семь километров должна была выдержать груз в четыре с половиной тысячи тонн!

Михаил Володин, работавший в то время главным инженером, вспоминает, как до глубокой ночи люди сидели на работе, разрабатывая конструкцию стрелочных переводов. «Чувство ответственности и важности происходящего», – говорит он, – не передать словами. Мы осознавали, что делаем что-то великое. Поэтому старались, старались из всех сил». Труд конструкторов был оценён по достоинству. Коллектив бюро награждён редкой медалью «По случаю первого выхода человека в открытый космос».

О Николае Николаевиче в коллективе вспоминают как о человеке исключительной порядочности. «У него к себе всегда были завышенные требования, а к другим относился с пониманием», – говорят коллеги. Так, будучи руководителем и имея

личного шофёра, он домой обычно добирался пешком, потому что не хотел задерживать водителя, у него, мол, рабочий день закончился, его дома ждут. А сам на работе находился едва ли не круглосуточно.

Сейчас Елсаков уже на заслуженном отдыхе. В канун Нового года у него юбилей: 30 декабря ему исполняется 85 лет. И в редакцию пришло письмо из ОАО «РЖД», где его коллеги из ПТКБ с гордостью пишут: «Николай Николаевич Елсаков – кандидат технических наук, награждён знаком «Почётный железнодорожник», лауреат премии Совета Министров СССР за разработку стрелочных переводов с непрерывной поверхностью катания. Он проработал на железнодорожном транспорте 55 лет. Под его руководством и при непосредственном участии были разработаны конструкции стрелочных переводов и рельсовых скреплений, в том числе для скоростного движения поездов, созданы высокоеффективные путевые машины, а также технологии производства работ по ремонту и текущему содержанию пути».

Работники ПТКБ поздравляют его от имени всех путейцев, работников институтов, конструкторских бюро и предприятий по производству стрелочных переводов. А редакция «Гудка» желает ему жить до ста лет без старости.

Евгения Крылова

## ИСТОРИЯ

## Дал имя эпохе

ЛЕГЕНДАРНОГО НАЧАЛЬНИКА ПОМНЯТ НА МАГИСТРАЛИ

УЧАСТИЕМ В ВИКТОРИНЕ «ЭПОХА НИКОЛАЯ ПОРФИРИЕВИЧА НИКОЛЬСКОГО» отмечены в школах на Западно-Сибирской магистрали 100-летие со дня его рождения.

Задания для викторины составляли ветераны-железнодорожники, лично знавшие Никольского, 18 лет руководившего дорогой. А её проведение в школах организовал отдел образовательных учреждений службы управления персоналом дороги. Цель была приобщить ребят к истории магистрали и пробудить в них желание её исследовать. Человека, чьим именем названа эпоха в жизни магистрали, нет уже почти со 100 лет, но молодёжь должна его знать.

Вопросы и задания викторины, охватывающие все основные этапы жизни и деятельности Никольского, были разосланы в школы-интернаты ещё в конце октября. У него ведь удивительная биография: родился в семье красного партизана, после окончания профтехучилища работал токарем в паровозном депо. Оттуда и был направлен в Томский институт инженеров железнодорожного транспорта. На Западно-Сибирской дороге при нём прошла техническая революция – проведена электрификация. Он запускал в рейс первый фирменный поезд «Сибиряк». В Новосибирске при Никольском началось строительство дорожной

роли и его филиалами. Кроме того, побывали в дорожной научно-технической библиотеке, заглянули в Большую Советскую энциклопедию. Ну и, конечно, встретились с теми, кто лично знал юбиляра. Поэтому и работы участников викторины получились содержательными, прекрасно иллюстрированными фотографиями, рисунками и даже копиями некоторых исторических документов. Один из победителей викторины охарактеризовал юбилея словами Александра Суворова: «Я только тогда спокоен, когда мои труды на благо Отечества».

Многие из ребят не ограничились ответами на поставленные вопросы, рассказали о себе, своих родителях и о желании продолжить главное дело их жизни: получить образование, работать на железных дорогах России.

ПАВЕЛ ФРИДМАН  
Новосибирск



История дороги – история моей страны

клинической больницы и Дома культуры железнодорожников. Ветераны вспоминают, как не просто было отвоевать для них место, подготовить проектную документацию и добиться финансирования.

Ответы в письменном виде участники викторины должны были представить до 3 декабря, дня его рождения. На подготовку, таким образом, отводилось больше месяца. Рекомендовалась литература, где можно было получить информацию. Это книги «Самые знаменитые железнодорожники России», «Вековой путь на службе Отечеству», «Магистраль» и буклет «Никольский Николай Порфириевич».

Анализ присланных ответов показал, что школьники пошли к делу серьёзно. Они не ограничились чтением книг и связались с музеем истории до-

## Финансы

# Заёмщики под защитой

**БАНКОВСКИХ КЛИЕНТОВ, БЕРУЩИХ ДЕНЬГИ В ДОЛГ,  
ОБЕЗПАСЯТ ОТ НЕДОБРОСОВЕСТНЫХ КРЕДИТОРОВ**

НА ПРОШЕДШЕМ В СРЕДУ, 21 ДЕКАБРЯ СЪЕЗДЕ «ДЕЛОВОЙ РОССИИ» ОБСУЖДАЛСЯ ВОПРОС СОЗДАНИЯ АГЕНТСТВА ПО ЗАЩИТЕ ПРАВ ЗАЁМЩИКОВ.

В результате работы аналогичной структуры в Канаде стоимость кредитов удалось снизить на 6%. Перенять канадский опыт посоветовал президент общероссийской общественной организации «Деловая Россия» Александр Галушка, подчеркнув, что за период существования агентства объём финансирования малого и среднего бизнеса увеличился в четыре раза. Кроме того, предлагались и такие меры по усовершенствованию кредитной системы, как госгарантии, то есть государство может разделить финансовые риски инвесторов и негосударственных банков на этапе форсированного развития промышленности.

Идею создания агентства взял «на заметку» премьер Владимир Путин, поручив Минэкономразвития представить свои предложения по этому вопросу. «На самом деле права заемщиков никто не защищает, это правда. У нас при всем уважении к нашим финансовым учреждениям очень часто творится произвол», – заметил Владимир Путин.

Президент Ассоциации региональных банков России Анатолий Аксаков подтверждает, что споры между банками и кредитуемыми возникают всё чаще. Суды завалены искаами с обеих сторон. «Роспотребнадзор пытается защитить заемщиков, но, на мой взгляд, делает это не очень успешно. Уверен, после создания агентства будет развиваться институт медиации, который в досудебном порядке начнет рассматривать споры между заемщиками и кредиторами. Появится институт омбудсменов, принимающих решения в пользу банковских клиентов. И эти решения будут обязательными к исполнению для кредиторов», – заявил «Гудку» Аксаков.

Глава АРБ считает, что большинство заемщиков попадают в кредитную кабалу не по вине банковских организаций. Клиенты, берущие деньги в долг, страдают в основном от собственной финансовой неискушенности и низкой правовой культуры. «Мы должны защищать только добросовестного заемщика, не посягая на ответственность», – добавил Аксаков. – Человек, берущий в долг чужие деньги, должен их возвращать. Поэтому так важно прописать нормы, которые бы определяли обязанности российских заемщиков», – подчеркнул Аксаков.

По словам главного экономиста УК «ФИНАМ Менеджмент» Александра Осина, российская проблема с заемщи-



Одним агентством по защите прав клиентам банков не помочь – нужно повышать свою финансовую грамотность

ками заключается в том, что рентабельность небольших и средних банков часто нулевая или отрицательная и даже у крупных банков она не выше 20%. Чтобы удержаться на рынке, небольшие банки проводят очень рискованную по-

климату в лучшую сторону нужен комплекс мер, и создание агентства – лишь одна из них», – отметил Александр Осин. Эксперт добавил, что основной прок от новой структуры в том, что она по сравнительно низким расценкам будет защищать права вкладчиков в суде, информировать их о рисках, связанных с привлечением займов в том или ином банке. «Банковская система по стране развита неравно-

**«Мы должны защищать только добросовестного заемщика – поэтому важно создать нормы, которые определяли бы не только права, но и обязанности заемщиков»**

литику привлечения заемщиков и устанавливают максимальные процентные ставки, скрупульно информируя клиентов об остальных условиях займа. «Создание агентства по защите прав заемщиков аналогично появлению федерального адвокатского бюро, но для изменения кредитного

мерно, и в связи с этим права провинциальных заемщиков защищены гораздо хуже, чем заемщиков, проживающих в крупных городах, – агентство сможет нивелировать эту разницу», – пояснил Александр Осин.

АЛЛА ПАНАСЕНКО

## Выставка

## Вспомнить и сравнивать

ПОПАСТЬ В ИСТОРИЮ,  
ЖИВЯ НА РУБЕЖЕ ВЕКОВ

В Чите в Забайкальском краевом краеведческом музее открылась выставка, посвященная 120-летию Транссиба, – «Два века – два взгляда».

С интересом разглядывают снимки прошлого и настоящего Забайкальской дороги первые посетители: машинисты, вагонники, движеччицы, путейцы. Одни пришли сюда из краевого центра, другие приехали из районов. Все оживлены, в зале стоит гул обсуждения.

Прошлое Забайкальской железной дороги, строительство Великого Транссибирского пути – на тридцати чёрно-белых фотографиях известного краеведа Алексея Кузнецова, основателя библиотек и краеведческих музеев в Нерчинске и Чите.

Этим прекрасно сохранившимся работам более ста лет. Здесь и паровозное депо станции Зилово начала XX века, и первые мосты, которые уже тогда строили на железобетонных сваях, и прокладка тоннелей сквозь толщу забайкальских гор, и многое другое.

– С железной дорогой Алексей Кузнецов не был связан напрямую. Но как директора краеведческого музея его интересовали все знаковые события. А строительство Транссиба – важнейший этап в жизни Забайкалья. Оставить его без внимания Кузнецова, конечно, не мог, – рассказывает начальник службы корпоративных коммуникаций ЗабЖД Александр Баринов.

А вторая половина экспозиции – настоящее Забайкальской магистрали. Её запечатлел почётный железнодорожник, фотограф Николай Горячев. Он снимает дорогу с 1974 года и знает её, что называется, от и до. Здесь фотографий побольше. И они цветные.

– На моих снимках южный и главный ходы ЗабЖД, часть станций Амурской области, – говорит Николай Горячев. – Эти работы я выбрал не случайно. У Кузнецова снимки конца XIX – начала XX века. А мои – конца XX – начала ХХI века. Когда я увидел творчество Кузнецова, захотел сделать что-то подобное.

Так в коллекции Горячева появились современные фото тех мест, где снимал в прошлом Кузнецов. Причём сделанные с того же ракурса.

Например, долина укрощённой реки Хилок, по которой идет грузовой поезд. Или вот станция Урульга. У Кузнецова – это старое деревянное здание, в Горячева – современное, каменное. Выставка даёт возможность сравнивать, вспоминать, задуматься.

В этот момент у стендса с фото Забайкальской магистрали наших дней четверо молодых железнодорожников, улыбаясь, оживленно обсуждают один из снимков.

– Гляди, Антон, да это же ты! – воскликнет, присматриваясь, один из них.

– И, правда, я, – удивлённо и немножко смущившись, замечает его товарищ.

Да, на фото именно он осматривает вагоны. За этим занятием и запечатлел Антона Коруса цепкий объектив Николая Горячева. Осмотрщиком на станции Могоча Антон трудился до 2008 года. А сейчас работает помощником машиниста в депо Могоча.

– Неожиданно, конечно, но очень приятно побывать на такой выставке и в качестве посетителя, и в качестве экспоната, вернее, героя фотографии. Вот и я вошёл в историю, и с этим ничего не поделаешь! – шутит парень.

СЕРГЕЙ ДОНЦОВ,  
СОБ. КОРР. «ГУДКА»  
ЧИТА

## Мотивация

## Ставка на гарантии

ОАО «РЖДстрой» обеспечивает надёжную социальную защиту персонала и ветеранов труда

Руководство ОАО «РЖДстрой» и Первичной профсоюзной организации пришли к единому решению: 20 декабря 2011 года подписан Коллективный договор, который значительно повысит льготы для сотрудников и улучшит условия труда. Теперь у «РЖДстрай» выстроена единая логика с Коллективным договором холдинга «РЖД». Новый договор значительно «дороже» действующего по объёму финансирования – это значит, что работа в Компании сулит ещё большую уверенность в завтрашнем дне. Коллективный договор ОАО «РЖДстрой» на 2012–2014 годы подписали Первый заместитель генерального директора Компании Геннадий Талашкин и Председатель Первичной профсоюзной организации Анатолий Козин.

Достижению договорённости по улучшенному договору предшествовала серия заседаний рабочей группы по прояснению спорных вопросов из представителей от руководства Компании, Первичной профсоюзной организации и ЦК «Роспрофжела», длившаяся в течение четырёх месяцев.

В Компании подчёркивают, что документ стал инструментом для дальнейшего укрепления социального партнёрства в Обществе, совершенствования ранее созданного механизма защиты социально-трудовых прав работников. Во вновь принятом Коллективном договоре работодателем предусмотрено выделение больших, по сравнению с действующим, средств для реализации предусмотренных льгот и гарантий для работников. Применена более совершенная структура документа.

Документ регулирует социально-трудовые отношения в ОАО «РЖДстрой» между сторонами социального партнёрства – работниками и работодателем. Он направлен на создание привлекательной системы социальной поддержки персонала, максимально способствующей стабильной и эффективной деятельности Компании, мотивации, а также заботы о его работоспособности, профес-



Руководство ОАО «РЖДстрой» и Первичной профсоюзной организации подписывают Коллективный договор

сиональном долголетии, возможностях самореализации, условиях труда и жизни.

Как пояснил «Гудку» Анатолий Козин, по отношению к договору на 2011 год согласно новому документу планируется выделить на 124 млн рублей больше: объём средств на 2011 год составлял 397 млн рублей, а в 2012-м – уже 521 млн рублей. «Это собственные средства ОАО «РЖДстрой» – часть из них выделяется за счёт себестоимости, а вторая – за счёт прибыли Компании. В действующем договоре соотношение этих долей перевешивало в сторону прибыли, в новом договоре удалось прийти примерно к равным долям», – отметил он. – Надо признать, что переговоры с руководством Компании были интенсивными и в целом наша инициатива была воспринята положительно, с готовностью сотрудничать. Объёмы предполагаемых денежных средств были полностью проанализированы финансово-экономическим блоком «РЖДстрой» – так, чтобы

данный шаг не был предпринят в ущерб другим важным стратегическим планам Компании».

Анатолий Козин подчеркнул, что в первые годы деятельности «РЖДстрой» – 2007–2008 годы – картина социальным гарантятам сотрудников выглядела совсем иначе. Сегодня «РЖДстрой» по данному критерию занимает одно из лидирующих мест в холдинге.

Согласно новому Коллективному договору, повышен уровень социально-экономической защиты работников и неработающих пенсионеров. В частности, отрегулированы вопросы, связанные с проездом на железнодорожном транспорте от дома до работы и обратно работникам и их детям до 18 лет от места жительства до места учёбы. За счёт средств работодателя оплачивается один раз в год проезд в дальнем следовании – в отпуск или по другой возникшей необходимости. Сотрудник может рассчитывать на оплачиваемый работодателем билет либо денежную компенсацию расходов на данную поездку.

В пользу пенсионеров решены вопросы, связанные с проездом в поездах дальнего следования один раз в год и их медицинским обслуживанием. Председатели

совета ветеранов смогут получать компенсации стоимости проезда и питания во время посещения ветеранских организаций на местах. Им также будет предоставлен автотранспорт во время данных мероприятий.

Для всех работников созданы условия для участия в НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ», а также страхование от несчастных случаев на производстве и в быту, добровольное медицинское страхование. Ещё одна важная особенность Коллективного договора на 2012–2014 годы – определены дополнительные выплаты для общественных уполномоченных лиц по охране труда, председателей профсоюзных комитетов и членов профсоюзных комитетов.

Кампании и определён порядок финансирования спортивных мероприятий в Обществе. Большое внимание Компания уделяет вопросам защиты детства и материнства. Выплачивает дополнительную материальную помощь при рождении ребёнка к пособию по беременности и родам, частично компенсирует расходы по содержанию детей в дошкольных образовательных учреждениях.

Командировочные расходы в Обществе теперь составляют не менее 250 рублей в сутки – «РЖДстрой» одна из первых среди дочерних компаний РЖД повысила их сумму.

«Другие компании также стремятся к созданию стимулирующих к высоким результатам профессиональной деятельности условиям, но не всем финансово-экономическим показателям позволяют выйти на подобный уровень. Мы сегодня заявляем о себе как о социально направленной Компании. Без этого невозможно достичь новых высот, которые благодаря труду наших сотрудников были достигнуты за пять лет со дня основания «РЖДстрай». Поэтому мы и впредь будем работать в этом направлении – уделять

потребностям людей большое внимание, ведь они – двигатель прогресса для Компании, а она ставит себе амбициозную задачу – стать лидером в отечественном транспортном строительстве», – отметил Анатолий Козин.

Как добавила директор по персоналу на 2011 год стояла разработка нового Коллективного договора на 2012–2014 годы. На выполнение этой задачи были нацелены усилия кадровой, юридической, финансово-экономической служб, подразделений по охране труда и Первичной профсоюзной организации нашей Компании. Кроме того, нас консультировали руководители общероссийского отраслевого «Желдортранса», в состав которого входит и «РЖДстрой» с 2008 года. Считаю, что совместные усилия позволили добиться выполнения поставленной задачи, что будет

способствовать эффективной работе в сфере социального обеспечения. От всей души поздравляю всех работников ОАО «РЖДстрой», неработающих пенсионеров, поставленных на ветеранский учёт в нашей Компании, с наступающим Новым годом, желаю здоровья, счастья и семейного благополучия.

«Это позволит нам лучше взаимодействовать с железнодорожными дорогами по социальным вопросам, соответствствуя корпоративным правилам и процедурам. И поскольку каждая дорога – филиал ОАО «РЖД» наделен функциями корпоративного центра, то многие социальные вопросы могут быть решены на местах, в пределах бюджета Компании на Коллективный договор, – пояснила Ольга Щербатых. – И в дальнейшем мы будем держаться выбранного РЖД курса в сфере социального партнерства и развития системы социального обеспечения. Мы рассматриваем новый Коллективный договор как один из инструментов повышения конкурентоспособности Компании на рынке труда и уверенны, что принятая система социальной поддержки позволит привлечь лучших строительных специалистов, развивать инженерный и управленческий потенциал Компании и повысить её привлекательность для выпускников ВУЗов и учебных заведений среднего специального и профессионального образования».

Вера Державина

# 8. | КАЛЕЙДОСКОП

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

## СТРАТЕГИЯ

### Господдержка образования

В МИНОБРНАУКИ ВЫБРАЛИ ПОБЕДЕЛЕЙ КОНКУРСА ПРОГРАММ РАЗВИТИЯ ВУЗОВ

Из 248 УНИВЕРСИТЕТОВ, ПОДВЕДОМСТВЕННЫХ МИНОБРНАУКИ И ПОДАВШИХ ЗАЯВКИ НА ГОСПОДДЕРЖКУ ПРОГРАММ СТРАТЕГИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ, ЧЛЕНЫ ЖЮРИ ОПРЕДЕЛИЛИ 55 ЛУЧШИХ.

Победители конкурса получат дополнительное финансирование из федерального бюджета на реализацию своих идей в тече-



ЛУЧШИЕ ВУЗЫ ПОЛУЧАТ 300 МЛН РУБ.

НА РЕАЛИЗАЦИЮ ПРОГРАММ РАЗВИТИЯ

НИЕ ТРЕХЛЕТ (2012–2014 ГОДЫ) В РАЗМЕРЕ ДО 100 МЛН РУБ. В ГОД.

По мнению организаторов, конкурс, проходивший с 1 ноября 2011 года, должен повысить эффективность управления вузами благодаря поддержке программ их стратегического развития за счёт государственных средств.

Критериям оценки заявок являлась эффективность предложенной университетами программы, а также приведение содержания и структуры образования в соответствие с потребностями рынка труда и стратегией социально-экономического развития региона или отрасли.

Кроме того, каждая заявка оценивалась по целому ряду показателей. Среди них образовательный, научный и инновационный потенциал участника конкурса, его финансовая устойчивость. В обязательном порядке учитывался объём бюджета программы стратегического развития вуза из всех источников финансирования, включая размер запрашиваемой у государства денежной субсидии.

В целом члены конкурсной комиссии Минобрнауки отметили высокий уровень представленных на конкурс программ стратегического развития.

Вузы-победители расположены в 46 субъектах нашей страны. Среди них 21 классический университет (в том числе Алтайский, Калужский и Воронежский госуниверситеты), 22 инженерно-технических вуза (среди них МАДИ, МАМИ и др.), 12 гуманитарно-педагогических (например, РГГУ) и иных вузов.

К сожалению, в списке получивших дополнительную господдержку учебных заведений нет ни одного, готовящего кадры для железнодорожного транспорта. Таким образом, специалисты Минобрнауки продемонстрировали несколько однобокий подход к отбору претендентов.

Поскольку отраслевые вузы не относятся к ведению этого министерства, то их в очередной раз «забыли» поддержать из бюджета. Хотя справедливости ради надо сказать, что три года назад, например, на программу инновационного развития МИИТа федеральный бюджет выделил средства. Тем самым государство признало высокий уровень научных исследований в транспортных университетах.

Андрей Стрельцов

## ЦИФРЫ И ФАКТЫ

### 11 трлн

руб. потребует программа модернизации отечественной электроэнергетики, рассчитанная на 2011–2020 годы.

Документ объёмом 268 страниц разработали учёные Государственного энергетического института им. Г.М.Кржижановского по заказу Минэнерго. Около 35% от заявленной суммы планируют инвестировать в тепловую генерацию для ввода новых станций и других объектов общей мощностью 61,5 ГВт. Причём из 4 трлн руб. инвестиций в тепловую энергетику около 1,1 трлн профинансируют за счёт амортизации, 1,4 трлн – за счёт прибыли компаний, производящих энергию, а съезде 1,5 трлн руб. привлекут в виде кредитов.

Наталия Курская

Главный редактор: Александр Репинин

Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересыпкин, Марина Волкова, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

Выпускающие редакторы: Анна Григорьева, Марина Малошина

Редакторы отделов: Тамара Андреева (спецвыпусков), Александр Рубцов (спецвыпусков транспорта), Андрей Стрельцов (науки), Юрий Сулинин (информации), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хизаметова (социальной политики и прав), Алексей Чекалкин (литературы), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Краминов (макет)

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

Номер ведёт Марина Малошина

ГУДОК

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

Члены коллегиума: Юрий Борисов, Евгений Пересыпкин, Марина Волкова, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

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.

Члены коллегиума: Юрий Борисов, Евгений Пересыпкин, Марина Волкова, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

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.

Члены коллегиума: Юрий Борисов, Евгений Пересыпкин, Марина Волкова, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

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.

Члены коллегиума: Юрий Борисов, Евгений Пересыпкин, Марина Волкова, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

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.

Члены коллегиума: Юрий Борисов, Евгений Пересыпкин, Марина Волкова, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

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.

Члены коллегиума: Юрий Борисов, Евгений Пересыпкин, Марина Волкова, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

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.

Члены коллегиума: Юрий Борисов, Евгений Пересыпкин, Марина Волкова, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

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.

Члены коллегиума: Юрий Борисов, Евгений Пересыпкин, Марина Волкова, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

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.

Члены коллегиума: Юрий Борисов, Евгений Пересыпкин, Марина Волкова, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

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.

Члены коллегиума: Юрий Борисов, Евгений Пересыпкин, Марина Волкова, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

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.

Члены коллегиума: Юрий Борисов, Евгений Пересыпкин, Марина Волкова, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

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.

Члены коллегиума: Юрий Борисов, Евгений Пересыпкин, Марина Волкова, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

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.

Члены коллегиума: Юрий Борисов, Евгений Пересыпкин, Марина Волкова, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

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.

Члены коллегиума: Юрий Борисов, Евгений Пересыпкин, Марина Волкова, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

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.

Члены коллегиума: Юрий Борисов, Евгений Пересыпкин, Марина Волкова, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

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.

Члены коллегиума: Юрий Борисов, Евгений Пересыпкин, Марина Волкова, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

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.

Члены коллегиума: Юрий Борисов, Евгений Пересыпкин, Марина Волкова, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

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.

Члены коллегиума: Юрий Борисов, Евгений Пересыпкин, Марина Волкова, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

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.

Члены коллегиума: Юрий Борисов, Евгений Пересыпкин, Марина Волкова, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

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.

Члены коллегиума: Юрий Борисов, Евгений Пересыпкин, Марина Волкова, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

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.

Члены коллегиума: Юрий Борисов, Евгений Пересыпкин, Марина Волкова, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

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.

Члены коллегиума: Юрий Борисов, Евгений Пересыпкин, Марина Волкова, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

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.

Члены коллегиума: Юрий Борисов, Евгений Пересыпкин, Марина Волкова, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

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.

Члены коллегиума: Юрий Борисов, Евгений Пересыпкин, Марина Волкова, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

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.

Члены коллегиума: Юрий Борисов, Евгений Пересыпкин, Марина Волкова, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

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.

Члены коллегиума: Юрий Борисов, Евгений Пересыпкин, Марина Волкова, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

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.

Члены коллегиума: Юрий Борисов, Евгений Пересыпкин, Марина Волкова, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

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.

Члены коллегиума: Юрий Борисов, Евгений Пересыпкин, Марина Волкова, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетель