

Наши и «ихние»

Автобусники и трамвайщики ищут общий язык

– ПРИХОДИТЕ к нам на собрание, – раздался в трубке взволнованный голос. – Начальник-трамвайщик будет впервые разговаривать с коллективом автобусников. Вы ведь знаете, на нашем предприятии практически произошел захват власти!

Анонимный собеседник имел в виду июльское объединение муниципальных пассажирских предприятий – АТП № 1 и треста «Электротранспорт». Новое предприятие «Магнитогорский городской транспорт» призвано сделать пассажироперевозки более эффективными, а работу трамваев и автобусов менее убыточной. Пассажиры уже оценили первые плюсы этого слияния: общий проездной, уменьшившаяся до трамвайного стоимость проезда в автобусе, новые маршруты. Только вот коллектив новорожденного предприятия по-прежнему сотрясают бури.

Разобьем стекло

В кабинете техники безопасности бывшего АТП народу немного. Кондукторы вытирают пыль со столов. «Всех уборщиц поувольняли», – поясняют они. Кто-то пытается открыть окно, и его предупреждают: «Осторожно, все гнилое, рама развалится». Тут же следует предложение: «Пусть ОНИ нам пластик ставят, а открыть не можешь – давай стекла разобьем».

И это разделение на наших и «ихних» подчеркивали на протяжении всего собрания. «У нас кондукторы вежливые, а у них – нет. У нас накатанные выгодные маршруты закрывают – у них выгодные открывают. У нас водителям трудней – а у них езжай себе по рельсам. У нас безубыточное предприятие – они в долгах, как в шелках». Кстати, АТП действительно было более рентабельным, чем трест «Электротранспорт». Но, снимая сливочки: собирая пассажиров в час пик, автобусники потеряли своих клиентов и не решали социальной задачи перевозки людей. А проблемы у транспортников всех мастей одинаковые: общественный транспорт перевозит около половины пассажиров, а остальные пересели на маршрутки.

Начальником новоиспеченного МагГорТранса стал Виктор Бородулин, ранее возглавлявший Электротранспорт. Для автобусников он чужак, а не отец родной. А ну как обидит? Напряженность витала в воздухе, была понятна по выкрикам: «А что толку! Надоело! Мы изгой!»

Когда Бородулин появился в президиуме, он

тоже был явно раздражен и не спешил любезничать с коллективом. На упрек, почему такая маленькая зарплата у кондукторов, сказал: «Что заработали, то и получили». Прикрикнул во время начинающегося «базара»: «Вас никто сюда не звал!» На вопрос, работает ли профсоюз, заявил: «Не знаю, как ваш, а наш работает».

Верной дорогой идете, товарищи

Но сторонам как-то удалось «вырулить» на прямую дорогу – задачи-то у них общие.

Виктор Бородулин озвучил сделанное за небольшой период. Силами МГТУ обследовали маршруты – впервые за последнее десятилетие. Часть изменили, убрали параллельные – нечего трамваям и автобусам конкурировать друг с другом за пассажиров. 61 и 18 автобусные маршруты закрыли, зато возродили «семерку». При этом рынок автоперевозок еще изучают, поэтому последуют новые изменения. Многие вопросы решит единая диспетчерская служба. Сделали разворотные площадки для автобусов. Приняли заказ на лампы, ремни и «резину» – пора думать о зиме.

С 1 августа он гарантировал единый проездной для транспортников на 25 бесплатных поездок. А когда народ возмутился – мол, мало будет, почему себя не можем возить бесплатно? – пообещал порешать.

Он вообще многое брал на карандаш – и

жалобы на «козьи тропы» в садах, и на наглых маршрутников, которые занимают эти самые разворотные площадки, на ненужные простои, на работу столовой. Причем эти претензии были скорей не к новому руководству – они достались ему по наследству.

Бородулин развеял слухи о том, что закроют кондукторскую и диспетчерскую. Призвал, раз судьба свела, к диалогу. Советовал не копить жалобы и слухи целый месяц, до следующего собрания, а обращаться к своему непосредственному руководству – начальнику службы автоперевозок Владимиру Галкину.

Владимир Иванович в шутилой форме дал понять, что он по-прежнему на коне:

«Сейчас, после объединения, некоторые говорят: а кто такой Галкин, объясняю: пока я еду на белой машине, я начальник. Когда приду в шортах, значит, сняли».

Народ расходился поутихший. А когда я спросила одного водителя, как у них относятся к объединению, тот ответил: «С надеждой на лучшее. Потому что хуже уже некуда»

ЕВГЕНИЙ ШЕВЧЕНКО
ФОТО > АНДРЕЙ СЕРЕБРЯКОВ



Черная металлургия. Худшее позади

НА МИРОВОМ рынке стали в настоящий момент можно наблюдать долгожданное оживление. О полномасштабном росте говорить пока рано, однако сама возможность существенного улучшения ситуации на рынке стали заставляет оценивать перспективы акций российских металлургических компаний с возрастающим оптимизмом.

В последние месяцы цены на сталь на мировом рынке прекратили снижение и стабилизировались, а в отдельных регионах заметны и некоторые признаки роста. Ожидания относительно снижения уровня цен после заключения новых глобальных контрактов на поставку металлургического сырья не оправдались – напротив, новые контракты,

как и в предыдущие годы, способствуют росту цен на сталь на мировых рынках. Положение стальной индустрии в России на текущий момент складывается лучше, чем в большинстве других стран, за счет достаточно быстрого восстановления. Если не учитывать лидера рынка – Китай, которому удалось сохранить прошлогодние производственные показатели, и некоторые азиатские экономики, потери по сравнению с прошлогодними показателями у России оказались меньше, чем у других.

Российские компании смогли потеснить конкурентов на мировом рынке за счет лидерства по показателям себестоимости, подкрепленного девальвацией рубля. Себестоимость производства

стали у самых эффективных производителей – НЛМК и ММК – на 20–25 процентов ниже среднемирового уровня. Главное преимущество российской металлургии – это низкие цены на рудное сырье и коксующийся уголь. Поэтому себестоимость горячекатаного листа у крупнейших российских компаний значительно ниже, чем у лидирующих в отрасли китайских производителей.

Таким образом положительная динамика производства и твердые цены могут указывать на усиление спроса, а также на то, что рынок стали уже прошел свое дно и в дальнейшем ситуация будет лишь улучшаться.

Кроме того, негативные тенденции 2009 года уже отражены в рыночных ценах ак-

ций сталелитейных компаний и пришло время сконцентрировать внимание на перспективах 2010 года, с которого, по оценкам специалистов Финансового центра «РФЦ», начнется восстановление в отрасли.

В этих условиях лучше ориентироваться на взвешенные оценки справедливой стоимости компаний сектора с учетом возможности реализации различных сценариев на рынке металлопродукции. При этом сценарий слабого рубля и низких цен на сталь для российской металлургии представляется более благоприятным, чем базовый сценарий, предусматривающий рост среднегодового курса рубля до 28 рублей за доллар и 13-процентный рост цен на сталь в 2010 году.

Ключевые рекомендации*

	Текущая цена, \$	Целевая цена, \$	Потенциал, %	Рекомендации
ММК	0,60618	0,671	10,75	Покупать
НЛМК	2,00	2,11	5,50	Накапливать
Северсталь	5,71	6,21	6,76	Держать
Мечел	10,2	10,76	5,49	Покупать

Приобрести/продать ценные бумаги, указанные в обзоре и многие другие, вы можете, обратившись в Финансовый центр «РФЦ» на Завенягина, 9. За дополнительной информацией обращайтесь по тел. 25-60-25.

* консенсус-прогноз на 3 месяца. Источник: www.quote.ru 23.07.09

ООО УК «РФЦ-Капитал» (Лицензия на осуществление деятельности по управлению инвестиционными фондами и паевыми инвестиционными фондами № 21-000-1-00097 выдана ФКЦБ России 13 декабря 2007 года).

ООО ИК «РФЦ» (Лицензия на осуществление брокерской деятельности №174-05415-100000 от 19.07.01, Лицензия на осуществление дилерской деятельности №174-05423-010000 от 19.07.01)

Информация, содержащаяся в настоящем обзоре, является исключительно частным суждением ИФГ «РФЦ», носит ознакомительный/аналитический характер и не может толковаться как рекомендация по покупке или продаже ценных бумаг. Информация не может служить основанием и на нее нельзя ссылаться при совершении каких-либо действий по осуществлению инвестиций. ИФГ «РФЦ» не несет ответственности за любые убытки, возникшие вследствие использования содержания настоящего обзора в практической деятельности.

Общественный транспорт города перевозит только половину пассажиров, остальных – маршрутки