

2. | КОМФОРТ

В Минеральных Водах капитально отремонтировали дом отдыха локомотивных бригад

21 марта 2011 года [www.GUDOK.RU](http://www.gudok.ru)
понедельник [www.GUDOK.INFO](http://www.gudok.info)
№ 44 (24764) E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

5. | ПРАКТИКА

Использование подрядных компаний не только облегчает работу дорог, но и создаёт дополнительные проблемы

6. | НАША КОНСУЛЬТАЦИЯ

За страховку на время поездки пенсионерам-железнодорожникам приходится доплачивать

7. | ЛИЧНЫЕ ФИНАНСЫ

Федеральная антимонопольная служба начинает борьбу с завышенными комиссиями за оплату услуг ЖКХ

ГУДОК



Ежедневная
транспортная
газета

Выходит
с 23 декабря
1917 года

Тираж
147783
экземпляра

| От РЕДАКЦИИ

Брошенный рынок

Проблема повышения эффективности использования грузовых вагонов в последнее время обсуждалась немало. Только вот от всех этих обсуждений ситуация лучше не становится.

На сети ОАО «РЖД» простирает без движения, занимая без толку стационарные пути, препятствуя пропуску поездов и осложняя работу сортировочных станций, значительное количество вагонов, принадлежащих мелким собственникам, то есть компаниям, владеющим парком до тысячи единиц.

Им, между прочим, принадлежит практически половина всего парка грузового подвижного состава.

Причины формально различны: то выгодный груз отсутствует, то нет денег на отправку в ремонт.

Однако порой у небольших собственников попросту нет технологических возможностей эффективно управлять своим парком.

Зато возможность, и опыт есть у «Российских железных дорог». И компания могла бы эксплуатировать парк на основе агентского соглашения. Центр фирменного транспортного обслуживания готов заключать договоры с владельцами и обеспечивать их парк грузом.

Это выгодно всем: грузоотправителям подаётся гарантированный подвижной состав, ОАО «РЖД» расчищает забитые порожняком пути и получает механизм управления парком.

В наибольшем же выигрыше оказываются сами владельцы, которые получат дивиденды, не затрачивая при этом значительных усилий, достаточно лишь обратиться в РЖД.

Поскольку дело это добровольное, никакой речи, очевидно, о попытках компаний «воздородить административную систему» тут идти не может. Наоборот, нормально, когда владелец ищет любые пути для того, чтобы извлечь прибыль из своей собственности, и совсем не по рыночному, когда теряет прибыль, отставляя вагоны от эксплуатации.

Тем более эксперты считают, что парки консолидировать всё равно придётся, ведь опыт других железнодорожных компаний показывает, что огромное количество мелких собственников в одиночку не выживает. Как будет проходить этот процесс, покажет время. Но привыкать к нему с выгодой для себя, для клиентуры и для перевозчика владельцы вагонов могли бы начинать уже сейчас.

ЦИФРА ДНЯ

18834

ВАГОНА УГЛЯ ОТГРУЖЕНО ПО СЕТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ДОРОГ ДЛЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖКХ ЗА 16 ДНЕЙ МАРТА. К УРОВНЮ ПРОШЛОГО ГОДА ПОГРУЗКА СОСТАВИЛА 96%. ЗАПАДНО-СИБИРСКОЙ ДОРОГОЙ ОТГРУЖЕНО 5470 ВАГОНОВ, ИЛИ 93% К ПЛАНУ. КРАСНОЯРСКОЙ ДОРОГОЙ ОТГРУЖЕН 8081 ВАГОН, ИЛИ 120% К ЗАЯВЛЕННЫМ ОБЪЁМАМ.

Блиц

Как будто решение

РАЗРАБОТАНЫ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДЕТСКОГО ОТДЫХА



Сергей
Чалинский,
генеральный
директор
объединения
«Желдортранс»

— Сергей Игоревич, в прошлом году изменились условия получения компенсаций за детский отдых из Фонда соцстраха и летняя оздоровительная кампания обошлась РЖД дороже. Компания, профсоюз и выше объединение, находящие в трёхстороннюю комиссию (РТК), год доказывали необходимость изменения порядка финансирования. Решение найдено?

— В сформированных по итогам заседания РТК рекомендациях учтены почти все наши предложения. Мы настаивали на компенсации регионами стоимости путёвок при организации отпусков за пределами региона, на возмещении расходов не только физическим, но и юридическим лицам, в том числе работодателям — балансодержателям лагерей, компенсирующим свою персоналу большую часть расходов за путёвки.

В рекомендации не вошёл только наш пункт о разработке единого порядка участия в конкурсах ведомственных и муниципальных лагерей.

— Как будет развиваться ситуация?

— Всё зависит от того, какие решения будут принимать власти регионов. Поэтому нам предстоит работа на местах, в том числе через региональные трёхсторонние комиссии. Представители дорог ранее слабо участвовали в их работе.

Но в 2010-м «Желдортранс» национализировал их право представлять интересы отрасли в этих совещательных органах. В процессе участия в профсоюзы. С Роспотребнадзором мы тоже договорились о координации действий.

Для железнодорожников это новый подход: обычно социальные вопросы решались на уровне дорог, но РЖД не могут выполнять все социальные функции государства, потому требуется активная работа на региональном уровне.

— Смысла слово «рекомендации»...

— Я предложил членам РТК обратиться к президенту страны, чтобы он дал поручение лично губернаторам отвечать за этот вопрос, потому что в регионах за эту сферу несет ответственность чиновники разного ранга. Если ответственность не будет закреплена, то проблемы действительно не решатся.

БЕСЕДОВАЛА
ЕЛЕНА КУДРЯВЦЕВА

— Сергею Игоревичу, в прошлом году изменились условия получения компенсаций за детский отдых из Фонда соцстраха и летняя оздоровительная кампания обошлась РЖД дороже. Компания, профсоюз и выше объединение, находящие в трёхстороннюю комиссию (РТК), год доказывали необходимость изменения порядка финансирования. Решение найдено?

— Сергею Игоревичу, в прошлом году изменились условия получения компенсаций за детский отдых из Фонда соцстраха и летняя оздоровительная кампания обошлась РЖД дороже. Компания, профсоюз и выше объединение, находящие в трёхстороннюю комиссию (РТК), год доказывали необходимость изменения порядка финансирования. Решение найдено?

— Сергею Игоревичу, в прошлом году изменились условия получения компенсаций за детский отдых из Фонда соцстраха и летняя оздоровительная кампания обошлась РЖД дороже. Компания, профсоюз и выше объединение, находящие в трёхстороннюю комиссию (РТК), год доказывали необходимость изменения порядка финансирования. Решение найдено?

— Сергею Игоревичу, в прошлом году изменились условия получения компенсаций за детский отдых из Фонда соцстраха и летняя оздоровительная кампания обошлась РЖД дороже. Компания, профсоюз и выше объединение, находящие в трёхстороннюю комиссию (РТК), год доказывали необходимость изменения порядка финансирования. Решение найдено?

— Сергею Игоревичу, в прошлом году изменились условия получения компенсаций за детский отдых из Фонда соцстраха и летняя оздоровительная кампания обошлась РЖД дороже. Компания, профсоюз и выше объединение, находящие в трёхстороннюю комиссию (РТК), год доказывали необходимость изменения порядка финансирования. Решение найдено?

— Сергею Игоревичу, в прошлом году изменились условия получения компенсаций за детский отдых из Фонда соцстраха и летняя оздоровительная кампания обошлась РЖД дороже. Компания, профсоюз и выше объединение, находящие в трёхстороннюю комиссию (РТК), год доказывали необходимость изменения порядка финансирования. Решение найдено?

— Сергею Игоревичу, в прошлом году изменились условия получения компенсаций за детский отдых из Фонда соцстраха и летняя оздоровительная кампания обошлась РЖД дороже. Компания, профсоюз и выше объединение, находящие в трёхстороннюю комиссию (РТК), год доказывали необходимость изменения порядка финансирования. Решение найдено?

— Сергею Игоревичу, в прошлом году изменились условия получения компенсаций за детский отдых из Фонда соцстраха и летняя оздоровительная кампания обошлась РЖД дороже. Компания, профсоюз и выше объединение, находящие в трёхстороннюю комиссию (РТК), год доказывали необходимость изменения порядка финансирования. Решение найдено?

— Сергею Игоревичу, в прошлом году изменились условия получения компенсаций за детский отдых из Фонда соцстраха и летняя оздоровительная кампания обошлась РЖД дороже. Компания, профсоюз и выше объединение, находящие в трёхстороннюю комиссию (РТК), год доказывали необходимость изменения порядка финансирования. Решение найдено?

— Сергею Игоревичу, в прошлом году изменились условия получения компенсаций за детский отдых из Фонда соцстраха и летняя оздоровительная кампания обошлась РЖД дороже. Компания, профсоюз и выше объединение, находящие в трёхстороннюю комиссию (РТК), год доказывали необходимость изменения порядка финансирования. Решение найдено?

— Сергею Игоревичу, в прошлом году изменились условия получения компенсаций за детский отдых из Фонда соцстраха и летняя оздоровительная кампания обошлась РЖД дороже. Компания, профсоюз и выше объединение, находящие в трёхстороннюю комиссию (РТК), год доказывали необходимость изменения порядка финансирования. Решение найдено?

— Сергею Игоревичу, в прошлом году изменились условия получения компенсаций за детский отдых из Фонда соцстраха и летняя оздоровительная кампания обошлась РЖД дороже. Компания, профсоюз и выше объединение, находящие в трёхстороннюю комиссию (РТК), год доказывали необходимость изменения порядка финансирования. Решение найдено?

— Сергею Игоревичу, в прошлом году изменились условия получения компенсаций за детский отдых из Фонда соцстраха и летняя оздоровительная кампания обошлась РЖД дороже. Компания, профсоюз и выше объединение, находящие в трёхстороннюю комиссию (РТК), год доказывали необходимость изменения порядка финансирования. Решение найдено?

— Сергею Игоревичу, в прошлом году изменились условия получения компенсаций за детский отдых из Фонда соцстраха и летняя оздоровительная кампания обошлась РЖД дороже. Компания, профсоюз и выше объединение, находящие в трёхстороннюю комиссию (РТК), год доказывали необходимость изменения порядка финансирования. Решение найдено?

— Сергею Игоревичу, в прошлом году изменились условия получения компенсаций за детский отдых из Фонда соцстраха и летняя оздоровительная кампания обошлась РЖД дороже. Компания, профсоюз и выше объединение, находящие в трёхстороннюю комиссию (РТК), год доказывали необходимость изменения порядка финансирования. Решение найдено?

— Сергею Игоревичу, в прошлом году изменились условия получения компенсаций за детский отдых из Фонда соцстраха и летняя оздоровительная кампания обошлась РЖД дороже. Компания, профсоюз и выше объединение, находящие в трёхстороннюю комиссию (РТК), год доказывали необходимость изменения порядка финансирования. Решение найдено?

— Сергею Игоревичу, в прошлом году изменились условия получения компенсаций за детский отдых из Фонда соцстраха и летняя оздоровительная кампания обошлась РЖД дороже. Компания, профсоюз и выше объединение, находящие в трёхстороннюю комиссию (РТК), год доказывали необходимость изменения порядка финансирования. Решение найдено?

— Сергею Игоревичу, в прошлом году изменились условия получения компенсаций за детский отдых из Фонда соцстраха и летняя оздоровительная кампания обошлась РЖД дороже. Компания, профсоюз и выше объединение, находящие в трёхстороннюю комиссию (РТК), год доказывали необходимость изменения порядка финансирования. Решение найдено?

— Сергею Игоревичу, в прошлом году изменились условия получения компенсаций за детский отдых из Фонда соцстраха и летняя оздоровительная кампания обошлась РЖД дороже. Компания, профсоюз и выше объединение, находящие в трёхстороннюю комиссию (РТК), год доказывали необходимость изменения порядка финансирования. Решение найдено?

— Сергею Игоревичу, в прошлом году изменились условия получения компенсаций за детский отдых из Фонда соцстраха и летняя оздоровительная кампания обошлась РЖД дороже. Компания, профсоюз и выше объединение, находящие в трёхстороннюю комиссию (РТК), год доказывали необходимость изменения порядка финансирования. Решение найдено?

— Сергею Игоревичу, в прошлом году изменились условия получения компенсаций за детский отдых из Фонда соцстраха и летняя оздоровительная кампания обошлась РЖД дороже. Компания, профсоюз и выше объединение, находящие в трёхстороннюю комиссию (РТК), год доказывали необходимость изменения порядка финансирования. Решение найдено?

— Сергею Игоревичу, в прошлом году изменились условия получения компенсаций за детский отдых из Фонда соцстраха и летняя оздоровительная кампания обошлась РЖД дороже. Компания, профсоюз и выше объединение, находящие в трёхстороннюю комиссию (РТК), год доказывали необходимость изменения порядка финансирования. Решение найдено?

— Сергею Игоревичу, в прошлом году изменились условия получения компенсаций за детский отдых из Фонда соцстраха и летняя оздоровительная кампания обошлась РЖД дороже. Компания, профсоюз и выше объединение, находящие в трёхстороннюю комиссию (РТК), год доказывали необходимость изменения порядка финансирования. Решение найдено?

— Сергею Игоревичу, в прошлом году изменились условия получения компенсаций за детский отдых из Фонда соцстраха и летняя оздоровительная кампания обошлась РЖД дороже. Компания, профсоюз и выше объединение, находящие в трёхстороннюю комиссию (РТК), год доказывали необходимость изменения порядка финансирования. Решение найдено?

— Сергею Игоревичу, в прошлом году изменились условия получения компенсаций за детский отдых из Фонда соцстраха и летняя оздоровительная кампания обошлась РЖД дороже. Компания, профсоюз и выше объединение, находящие в трёхстороннюю комиссию (РТК), год доказывали необходимость изменения порядка финансирования. Решение найдено?

— Сергею Игоревичу, в прошлом году изменились условия получения компенсаций за детский отдых из Фонда соцстраха и летняя оздоровительная кампания обошлась РЖД дороже. Компания, профсоюз и выше объединение, находящие в трёхстороннюю комиссию (РТК), год доказывали необходимость изменения порядка финансирования. Решение найдено?

— Сергею Игоревичу, в прошлом году изменились условия получения компенсаций за детский отдых из Фонда соцстраха и летняя оздоровительная кампания обошлась РЖД дороже. Компания, профсоюз и выше объединение, находящие в трёхстороннюю комиссию (РТК), год доказывали необходимость изменения порядка финансирования. Решение найдено?

— Сергею Игоревичу, в прошлом году изменились условия получения компенсаций за детский отдых из Фонда соцстраха и летняя оздоровительная кампания обошлась РЖД дороже. Компания, профсоюз и выше объединение, находящие в трёхстороннюю комиссию (РТК), год доказывали необходимость изменения порядка финансирования. Решение найдено?

— Сергею Игоревичу, в прошлом году изменились условия получения компенсаций за детский отдых из Фонда соцстраха и летняя оздоровительная кампания обошлась РЖД дороже. Компания, профсоюз и выше объединение, находящие в трёхстороннюю комиссию (РТК), год доказывали необходимость изменения порядка финансирования. Решение найдено?

— Сергею Игоревичу, в прошлом году изменились условия получения компенсаций за детский отдых из Фонда соцстраха и летняя оздоровительная кампания обошлась РЖД дороже. Компания, профсоюз и выше объединение, находящие в трёхстороннюю комиссию (РТК), год доказывали необходимость изменения порядка финансирования. Решение найдено?

— Сергею Игоревичу, в прошлом году изменились условия получения компенсаций за детский отдых из Фонда соцстраха и летняя оздоровительная кампания обошлась РЖД дороже. Компания, профсоюз и выше объединение, находящие в трёхстороннюю комиссию (РТК), год доказывали необходимость изменения порядка финансирования. Решение найдено?

— Сергею Игоревичу, в прошлом году из

2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

ФОТОФАКТ



Вице-премьер Сергей Иванов вручил первому вице-президенту ОАО «РЖД» Вадиму Морозову орден Почёта за большой вклад в строительство и ввод в эксплуатацию железнодорожного участка Йиба – Соликамск Свердловской дороги.

По указу президента страны Дмитрия Медведева также за строительство этого участка орденом Почёта награждён начальник магистрали Владимир Супрун. Медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени награждены: главный инженер Свердловской дороги Игорь Набойченко, машинист тепловоза локомотивного депо Березники Александр Дробышев, монтёр пути ПМС № 168 Свердловской дирекции по ремонту пути Василий Юдин и электромеханик Березниковской дистанции сигнализации, централизации и блокировки Валерий Каравай.

Звание «Заслуженный строитель Российской Федерации» присвоено вице-президенту ОАО «РЖД» Олегу Тони.

ФОТО: ЛЕОННД ПОРОШКОВ

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Импорт с плюсом

На Северо-Кавказской дороге в феврале погружено 0,4 млн тонн импортных грузов, следующих через припортовые станции. Это на 45% больше итога февраля 2010-го. Объём перевалки зарубежного сахара-сырца в портах Новороссийск и Туапсе составил более 120 тыс. тонн (+36%). В порту Ростов почти в пять раз увеличилась погрузка стройматериалов, в порту Таганрог – вчетверо выросла погрузка руды и контейнерных перевозок, в порту Темрюк – угля, в порту Махачкала кокса и чермета, в порту Ейск – оборудования, гипса и перлитовой руды.

Сделай сам

Более 120 тыс. проездных документов на поезд дальнего следования оформлено в январе-феврале 2011 года на Октябрьской дороге через транзакционные терминалы самообслуживания. В прошлом году за тот же период это число составило 100 тыс. При помощи терминалов можно не только оформить билет на поезд, но и распечатать проездные документы, заказанные через Интернет.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

ПЕРСПЕКТИВА

Риск для программы

>Начало | 1

В 2010 году правительством было дано прямое поручение органам власти разработать и реализовать комплекс мер, в том числе законодательного характера, обеспечивающих безубыточность пригородных перевозок уже с текущего года. Однако до настоящего времени при распределении дотаций на 2011 год Минфином не выделены регионам необходимые средства для формирования источников оплаты государственного заказа.

«Мы надеемся при поддержке Министерства транспорта в ближайшее время решить этот вопрос, – заявил в ходе заседания коллегии первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Морозов. – Хочу подчеркнуть, что РЖД готовы к передаче на паритетных с регионами условиях основных фондов пригородного хозяйства в капиталы пригородных компаний, как только их деятельность станет безубыточной и они выйдут из зоны риска банкротства».

По словам заместителя министра транспорта Андрея Недосекова, на субсидирование пригородных перевозок в 2011 году в бюджет запланировано выделение 20 млрд руб. вместо ожидавшихся 25 млрд руб.

«Министерство финансов подтвердило, что 20 млрд есть в бюджете, мы рассчитывали на 25 млрд, будем пытаться искать ещё пять», – сказал он. Источником этих средств могут явиться грузовые перевозки.

В 2011 году в федеральном бюджете запланировано выделение 50 млрд руб. на субсидирование пассажирских железнодорожных перевозок, из которых 30 млрд руб. пойдёт на дальнее сообщение.

РИНА МОРИЦ

21 марта 2011 года

понедельник

№ 44 (24764)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

Ситуация

Заливная оттепель

На Октябрьской дороге готовятся к «залповым» заходам судов в порты

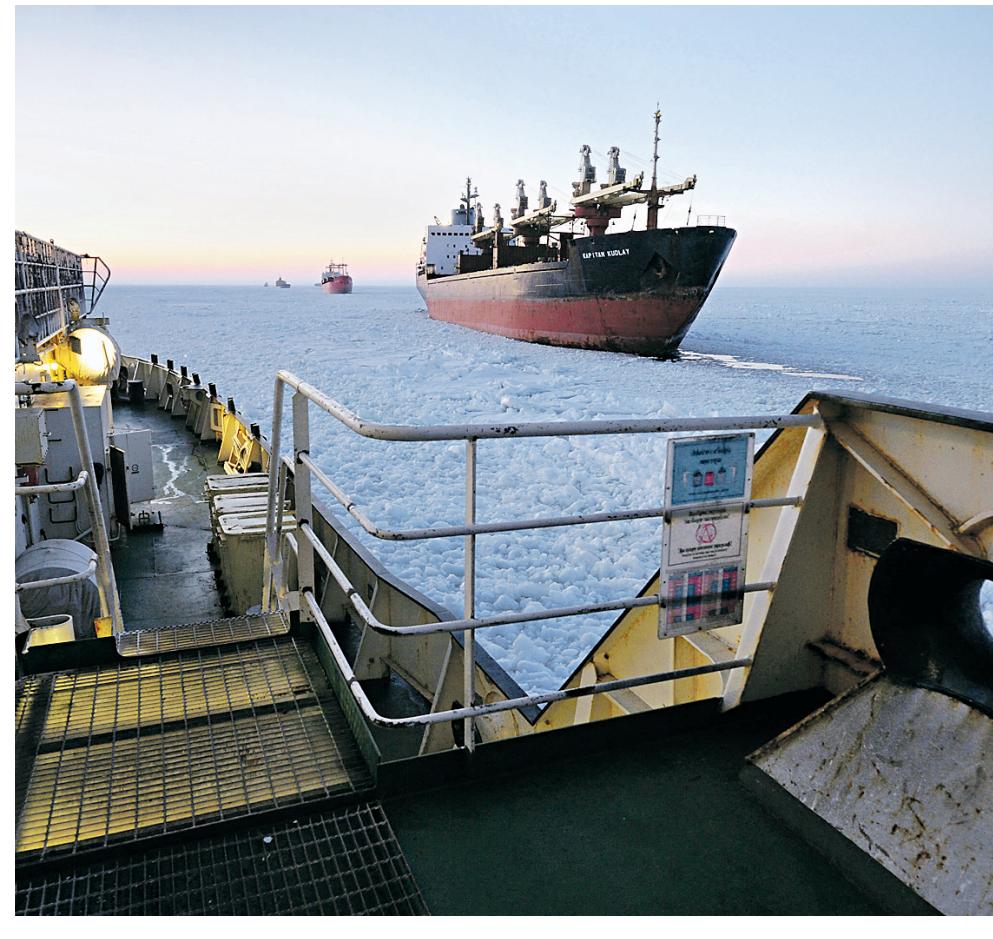


ФОТО: ИТАР-ТАСС

Максимальная очередь из судов торгового флота в восточной части Финского залива образовалась в среду на прошлой неделе: в ней оказалось 113 судов, которым требовалась ледокольная помощь. Однако в выходные пробка сократилась до 42 судов.

Если в январе толщина льда в Финском заливе была около 20 см, то в феврале превысила 50 см. В марте лёд под воздействием перепадов температуры стал вязким, что вызывало быстрое спекание водной полосы за ледоколом. Наблюдались сжатие и подвижки льда. Ситуацию осложнил также выход из строя ледокола «Капитан Плахин». Тем не менее пять линейных ледоколов занимались проводками в заливе, четыре – в Большой порт Санкт-Петербурга, два – обслуживали танкеры, следящие в Приморске, столько же работали на подходах к портам

Ледовая обстановка в этом году создала массу проблем

Выборг и Высоцк, один – проводил флот на Усть-Лугу.

По информации капитана Большого порта Санкт-Петербурга Петра Паринова, с февраля навигация проходит в суровых условиях. Без очереди в порты пропускали пассажирские лайнеры, с минимальными задержками шли контейнеровозы и танкеры. А вот всем остальным грузовым теплоходам предписывалось иметь на борту запасы как минимум на 20 лишних суток. Причём окончание запасов на судне, как предупреждали портовые власти, не могло стать основанием для изменения очерёдности.

Ледовый панцирь заставил с февраля ввести ограничения на проход судов даже среднего ледового класса Ice 2. Правда, оно коснулось только танкеров, следовавших в Приморске. А в портах Усть-Луга, Выборг, Высоцк ограничили проход

только судам, имеющим минимальный ледовый класс Ice 1.

Нынешняя пробка началась

рассасываться после того, как судовладельцы стали ограничивать подход флота к российским портам на Балтике.

И сокращение очереди судов на подходах к портам залива означает, что в конце прошлой недели вновь произошёл единовременный, «залповый» подход судов под обработку, что грозит авариям для стивидоров. А это создаёт риск возникновения очередного столпотворения железнодорожных составов на подходах к причалам.

По данным Дирекции управления движением ОЖД, пока флот ожидал ледокольной проводки, затормозил на подходах к портам практически не было, однако неотправленные грузы накапливались на причалах.

АНДРЕЙ ЛАЗАРЕВ,
соб. корр. «Гудка»
Санкт-Петербург

Время

требует

решения

всех

сторон

и

всех

интересов

сторон

и

всех

Планы

Время выбирать

>Начало | 1

Несколько лет назад руководство области и компании договаривались направить 300 млн руб. на начало проектно-изыскательских работ, но кризис помешал этим планам.

Постройка дороги оценивается в 20 млрд руб. ОАО «РЖД» предлагает взять на себя четверть расходов. Источники финансирования остальной части – областной бюджет и привлечённые инвестиции компаний – потенциальных потребителей угля.

«Хорошо бы заручиться поддержкой и федерального бюджета. Сегодня на ДВЖД по принципу государственно-частного партнёрства реализуются такие крупные проекты, как строительство нового Кузнецкого тоннеля, организация интермодального пассажирского сообщения по маршруту Владивосток – аэропорт Кневичи», – сказал губернатору Михаил Заиченко.

По мнению начальника ДВЖД, уголь с Солнцевского месторождения действительно будет востребован в странах АТР. Большие объёмы этого вида топлива понадобятся Японии. Китайская сторона также высказывала намерения значительно увеличить потребление российского угля. В свою очередь, говорит Александр Хорошавин, для деловых кругов КНР скоро пройдёт презентация данного проекта.

Китайским бизнесменам представляют и другой вариант развития Солнцевского месторождения. Его инициатор – компания «Сахалинуголь». Согласно нему предполагается построить у мыса Изыльметьева, близ Углегорска, отгрузочный терминал. Уголь с месторождения непосредственно к причалам порта пойдёт по канатно-ленточному конвейеру протяжённостью 14,5 км.

Примечательно, что ранее президент «Сахалинугля» Олег Мисерва заявлял о поддержке данной идеи администрации Сахалинской области. Теперь областные власти утверждают, что этот вариант не идёт ни в какое сравнение с проектом, включающим линию Ильинский – Углегорск.

Бывший начальник аналитического управления администрации Сахалинской области Александр Фомин считает сомнительной идею строительства ленточного транспортёра. «В том районе сложный рельеф и природные условия непростые: снег выпадает высотой полтора–два метра, землетрясения бывают шесть–семь баллов. Железная дорога надёжнее. Помимо прочего, она имеет стратегическое и geopolитическое значение. Она нужна, чтобы сохранить местное население», – говорит он.

«Кроме того, сахалинские железнодорожники дважды обращались в администрацию с просьбой ускорить этот проект. Если бы областной бюджет, выделяя 1,5 млрд руб. на газификацию Южно-Сахалинской ТЭЦ, столько же отдал на начало строительства углегорской линии, это было бы реальное дело», – резюмирует Александр Фомин.

ПАВЕЛ УСОВ,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
ХАБАРОВСК

Забрать в Тамани

НОВЫЙ КОМПЛЕКС ПОЗВОЛИТ ПЕРЕВЕСТИ РОССИЙСКИЕ ГРУЗЫ
ИЗ УКРАИНСКИХ ПОРТОВ



НАЧАЛОСЬ ПРОЕКТИРОВАНИЕ НОВОГО ГРУЗОВОГО ПОРТА ТАМАНЬ, КОТОРЫЙ К 2020 ГОДУ ДОЛЖЕН ПЕРЕВАЛИВАТЬ 66 МЛН ТОНН ГРУЗОВ.

Строительство предполагает значительные инвестиции в расширение железнодорожных подходов к портам Азовово-Черноморского бассейна.

Как сообщил на VII Международном форуме «Ютранс-2011» заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Виктор Бовк, в марте заключён контракт на проектирование с ОАО «Ленморнипроект». Порт будет расположен на Таманском полуострове на мысе Тузла или на мысе Панагия. Пока государственные инвестиции оцениваются в размере 50 млрд руб., однако эта сумма будет уточняться по результатам экспертизы в 2012 году.

«Разговоры о строительстве нового порта вне черты городов шли давно, но теперь мы приступаем к практическим действиям», – заявил Виктор Бовк. – В прошлом году около 34 млн тонн экспортных грузов из-за недостатка портовых мощностей на юге нашей страны были перевалены в портах Украины. По словам замруководителя агентства, к 2019 году порты Юга России должны переработать до 250 млн тонн груза (сейчас 180 млн тонн). Развитие существующих портов, находящихся в черте городов, затруднено.

Морские порты построят вне городов, но они потребуют новых железнодорожных подходов

Порт Тамань будет иметь мощности по перевалке угля 27 млн тонн, руды и железнодорожного концентратра – 15 млн тонн, минеральных удобрений и зерна – по 7 млн тонн, серы – 5 млн тонн. На территории будущего порта уже работают «Таманьнефтегаз» и «Тольяттиазот», которые построили два пути к своим терминалам и отправляют на экспорт нефтепродукты и нефтехимию.

В сторону Таманского полуострова ведут пути, построенные по нормам паровозной тяги

Впрочем, по словам Виктора Бовка, частные инвесторы определятся с размером инвестиций после окончания проектирования.

«Развитие порта обязательно должно идти параллельно со строительством железнодорожных подходов, – говорит помощник руководителя Северо-Кавказской железной дороги Евгений Горлаков. – От разъезда 9-й км в сторону Таманского полуострова, где сейчас уже расположены три порта, ведут пути, построенные по нормам паровозной тяги. По ним нет возможности проводить поезда выше 3 тыс. тонн. Поэтому при дальнейшем развитии портовых мощностей там мы можем просто не проехать».

Как пояснил Евгений Горлаков, РЖД вкладывает значительные средства в развитие подходов к портам на Азовском и Чёрном морях. В этом году должны начаться работы по расширению 9-го км, хотя Минтрансом почти на треть уменьшена сумма инвестиций на развитие Таманского полуострова. Стоимость работ на разъезде оценивается в 3 млрд руб., а общая стоимость работ на участке 9-й км – Юровский – Анапа – Кавказ – Темрюк до 2015 года составляет 18,37 млрд руб.

ФОТО: МИХАИЛ ПОЛУХИН

Заместитель руководителя Южного территориального управления Росжелдора Владимир Александрин сообщил «Гудку», что пока строительство подъездных путей к южным портам, и в частности на Таманский полуостров, не отстает от потребностей в перевозках. «В этом году по направлению к полуострову уже принят в эксплуатацию 21 км новых путей, выделены средства на подходы к порту Кавказ, «Тольяттиазот» построил вторую ветку к порту Тамань, – говорит Владимир Александрин. – За последние 10 лет перевалка здесь увеличилась в 3,5 раза, но подъездные пути соответствуют грузообороту».

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЕВ

Решение

Если столбика не видно

СОВРЕМЕННАЯ СИСТЕМА БЕЗОПАСНОСТИ ИСКЛЮЧИТ ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР



Наблюдать за указателями машинисту локомотива, оборудованного КЛУБ-У, неизбежно

В этом году дирекция тяги Куйбышевской дороги планирует оборудовать все тепловозы, занятые в пассажирском движении, комплексными локомотивными унифицированными устройствами безопасности КЛУБ-У.

Всего оборудуют 47 тепловозов серии ТЭ10 различных модификаций в эксплуатационных локомотивных депо Пенза, Ульяновск, Бугульма и Стерлитамак.

На дороге уже подготовлены списки машинистов-инструкторов, которые в первую очередь пройдут обучение на базе НИИАСа по работе с новыми системами безопасности.

По словам главного инженера Дирекции тяги КБЖД Владимира Викулина, после обучения машинисты-инструкторы пассажирских колонн передадут знания локомотивным бригадам. Для этого есть всё необходимое – учебные классы и программы, разработан и утверждён график занятий.

«Учебный процесс не займёт много времени, так как машинисты имеют опыт работы с действующими системами безопасности», – отметил Викулин.

После поставки оборудования с ОАО «Ижевский радиотехнический завод» в ремонтных локомотивных депо дороги приступят к установке систем КЛУБ-У – ориентировочно во втором квартале 2011 года.

Пока же на тепловозах пассажирского движения эксплуатируется автоматическая локомотивная сигнализация непрерывного действия АЛСН. Она была установлена в конце 80-х годов и уже не

до них. В условиях плохой видимости – снегопад или сильный дождь – может не увидеть километровый столбик, после которого следует сбросить скорость при действующих ограничениях скорости на участке.

В свою очередь, система КЛУБ показывает все расстояния на маршруте, и при необходимости машинист и без визуальной отметки километрового столбика знает, когда сбросить скорость. На мониторе КЛУБ высвечиваются все сигналы, расстояния, а также предупреждения.

Кроме того, благодаря спутниковой навигации машинист знает, где находится локомотив. Это важно для безопасного и оптимального режима ведения поезда. К примеру, система может автоматически сбрасывать скорость перед запрещающим сигналом светофора или на участках с действующими ограничениями скорости. Это исключает ошибку машиниста – человеческий фактор», – говорит ведущий инженер технического отдела Дирекции тяги КБЖД Леонид Емельянов.

ДМИТРИЙ ПОПОВ,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
САМАРА

Аппаратура КЛУБ-У снимает и регистрирует 32 дискретных и девять аналоговых параметров с узлов и приборов локомотива. В возможности системы входит дважды временное предупреждение бригады о местах ограничения скорости в движении и автоматическая остановка состава. В комплект входит телеметрическая система контроля бодрствования машиниста. При помощи специального браслета на руке машиниста КЛУБ-У считывает параметры его физиологического состояния, подаёт сигнал, а при необходимости может включить автостоп локомотива.

Справка «Гудка»

ФОТО: МАКСИМ КАПИЩИН

Соседи

Достройте и пользуйтесь

Киеву не нужны большие вокзалы

МИНИСТЕРСТВО ИНФРАСТРУКТУРЫ УКРАИНЫ ВЫСТАВИТ НА ТОРГИ ЧАСТЬ НЕДОСТРОЕННОГО ДАРНИЦКОГО ВОКЗАЛА В КИЕВЕ.

Вице-премьер-министр, министр инфраструктуры Украины Борис Колесников заявил, что в связи с развитием скоростного сообщения на Украине к «Евро-2012» крупные вокзалы с залами ожидания не потребуются. «На Западе от этого уже давно избавились», – отметил он.

По словам Бориса Колесникова, железная дорога оставит за собой ту часть вокзала, откуда будет осуществляться управление движением. Окончательно судьба Дарницкого вокзала будет решена до 31 марта, пообещал Борис Колесников.

Министр инфраструктуры собирается в течение семи лет полностью отказаться от внутреннихочных поездов. Кроме того, по его словам, время в пути поезда Киев – Москва будет сокращено с нынешних 10 часов до 5–5,5 часа.

Заместитель начальника Юго-Западной железной дороги Александр Погребной заявил «Гудку», что по Дарницкому вокзалу должен состояться инвестиционный конкурс. «Планируется за деньги инвесторов



ФОТО: ДНИКРУС

достроить это здание. Потом оно перейдёт к инвестору», – отметил он.

Строительство Дарницкого вокзала началось в 2004 году. В настоящее время здание представляется собой шестизэтажный бетонный каркас.

Глава Центра политического и экономического анализа Александр Кава считает, что в настоящее время сложно оценить, какая площадь вокзала реально необходима для обеспечения пассажирских перевозок. «Я думаю, что если бы вокзал начал функционировать (там уже сейчас есть

Лента новостей

Награда за лидерство

В минувшую пятницу в Москве в рамках Международного экономического форума государств – участников СНГ «20 лет вместе: опыт сотрудничества и перспективы» компания ОАО «РЖД» была названа в числе победителей конкурса, проводимого Деловым центром СНГ. Награда компании «Лидер бизнеса СНГ» получила старший вице-президент ОАО «РЖД» Валентин Гапонович. Награда учреждена Деловым центром экономического развития СНГ и присуждается предприятиям и организациям за существенный вклад в развитие интеграционных процессов и экономического сотрудничества на территории государств – участников СНГ в различных областях экономики, способствующих укреплению сотрудничества между государствами Содружества.

Вопреки стихии

Японские железнодорожники – глава Международного союза железных дорог Йошио Ишида и президент JR East Сатоши Сэйно – обратились к участникам МСЖД. «Несмотря на то что как минимум три наших поезда на региональных линиях были смыты с путей цунами, к счастью, все пассажиры и наши сотрудники, находившиеся в поездах и на станциях разорённого региона, были успешно эвакуированы. Также не произошло крушений на высокоскоростной линии Синкансэн. Тем не менее мы не можем точно подтвердить, все ли наши сотрудники, не находившиеся на работе в тот день, и члены их семей выжили, и мы сильно обеспокоены тем, что кто-то из них мог не выжить или получить серьёзные увечья», – сообщили коллеги.

По их словам, они очень благодарны за слова соболезнований и поддержки, которые были получены практически сразу после землетрясения от многих членов МСЖД, и хотели бы выразить искреннюю и сердечную признательность всем тем, кто является друзьями и разделяет с ними «единый дух железнодорожников».

«Хотя мы предполагаем, что потребуется огромное количество времени для полного восстановления нашей железнодорожной системы, начиная с мая мы планируем возобновить приём иностранных представителей и также проведём ранее запланированные встречи и семинары».

ПОДГОТОВИЛА
ЕЛЕНА МИРОШНИКОВА

платформы, где могут останавливаться поезда дальнего следования), а также если бы был решён вопрос подвоза пассажиров на общественном транспорте до вокзала (у него не самое лучшее расположение на левом берегу Днепра – вдалеке от основных транспортных потоков), то в таком случае были бы реальные цифры», – отметил эксперт.

По мнению Александра Кавы, если часть вокзала будет продана, то, скорее всего, она будет перепрофилирована в торгово-развлекательный центр.

Денис Виксане

Реформа

Центр ответственности

Работа Дирекции тяги будет строиться на основе договоров

>Начало | 1

Имеющийся опыт позволит организовать рациональную работу, оперативно запустить новую модель, доказать её эффективность. Здесь очень важно, чтобы ответственность за работу всего локомотивного хозяйства была единой, и теперь она полностью лежит на вице-президенте компании. То есть мы убрали промежуточное звено. И в течение полугода нам необходимо создать Дирекцию тяги как центр компетенции и ответственности.

— Дирекция тяги будет являться основным балансодержателем локомотивного парка ОАО «РЖД»?

— Да, и для этого должны быть созданы все условия. Основные программные концептуальные документы уже есть, мы ими руководствуемся. Главные поручения на итоговом правлении прошлого года как задачи на 2011 год президентом компании установлены, теперь мы их должны реализовать.

И здесь необходимо отметить важный момент: система должна доказать свою эффективность не только с той точки зрения, что Дирекция тяги несет ответственность как балансодержатель. Нет. Здесь необходимы целый комплекс мер и выстраивание определённой идеологии.

В частности, нам необходимо, чтобы в системе РЖД был единый заказчик на услуги локомотивной тяги, который бы работал по принципу «одного окна». Предполагаем, что это должна быть Центральная дирекция управления движением ОАО «РЖД», которая будет закрывать необходимое количество локомотивов и локомотивных бригад для организации эксплуатационной работы и обеспечения перевозок согласно сформированному плану.

Очевидно, что для правильного распределения ресурсов, планирования ремонтов, сдерживания контингента локомотивных бригад в нужном количестве и т.д. всё это необходимо где-то сконцентрировать. И это будет происходить как раз в Дирекции тяги.

— Какими вам видятся основные принципы работы этого подразделения?



за блок локомотивных бригад. Это ведь основной блок – 120 тыс. машинистов и помощников. Это очень серьёзная работа, на выполнение которой сегодня на каждой дороге задействован целый штат. Поэтому здесь нам нужно проявить очень большую ответственность и не упустить момент. Создаваемый живой организм должен быть обеспечен штатом руководящих работников. Все организационно-технические мероприятия уже спланированы. А вот необходимости знакомиться с людьми у меня нет. Являясь вице-президентом, я их и так всех знаю. И это, конечно, ещё один дополнительный плюс.

— Изменится теперь как-то ваш распорядок дня?

— В первую очередь рабочий день придётся существенно уплотнить, составить новый план работы. К примеру, утром и вечером я буду посвящать время Дирекции тяги, а между этими успевать заниматься всеми остальными делами. Безусловно, изменится и дело-производство.

Хотя локомотивный комплекс РЖД ранее был за мной, но всё же есть прямое управление, а есть непосредственное. И здесь существует разница. Больше

внимания теперь будет уделяться, например, вопросам, связанным с социальной жизнью, от управления здесь, в центральном штабе Дирекции тяги, вплоть до рядового инженера. И эти обязанности совсем не в тягость.

Наоборот, руководителю необходимо знать, кто чем занимается.

Очевидно, что изменится ответственность некоторых отдельных лиц. С учётом загрузки вице-президента необходимо дополнительно рассмотреть вопросы распределения обязанностей руководителей внутри Дирекции тяги. Например, кто конкретно будет отвечать

Беседовала Юлия Горова

— Сегодня, к примеру, мы работаем с заводами, не входящими в структуру ОАО «РЖД», по принципу договоров. Точно такая же система, на мой взгляд, должна быть выстроена и по отношению к нашему ремонтному комплексу, к заводам «Желдорреммаша», сервисным центрам. То есть работа должна строиться на основе договоров и взаимной

Дирекция отвечает за то, чтобы не было недостатка в тяговых ресурсах

финансово-экономическим блоком ОАО «РЖД». Необходимо будет предоставлять обоснования, почему именно такой бюджет необходим, например, на содержание локомотива.

И после того, как мы защищали этот бюджет, мы должны нести ответственность за то, что не будет недостатка в локомотивах, ремонтах, запасных частях и иных необходимых ресурсах.

— Насколько практика такого совмещения должностей применялась в компании ранее? Видите ли вы в этом смысле какой-то положительный пример для дальнейшей работы?

— Здесь стоит учесть ещё и то, что административный

ресурс вице-президента намного выше, чем ресурс начальника дирекции. Также существенную роль играет тот факт, что вице-президент является членом правления ОАО «РЖД». Это, конечно, также будет способствовать более эффективной работе. Плюс определённые знания и опыт моей работы в локомотивном хозяйстве. В целом же совмещение должностей вице-президента и начальника дирекции – это прежде всего повышение ответственности за конкретное дело.

Что же касается имеющейся практики, то моё назначение действительно не является пробой пера. Такой опыт компании уже имеет и продолжает практиковать. Вице-президент ОАО «РЖД» Михаил Акулов был назначен генеральным директором ОАО «Федеральная пассажирская компания», и в процессе работы такое решение показало правильность вы-

бранного метода управления. Во-первых, убираются излишние управленческие звенья, о чём я уже упомянул. Во-вторых, повышаются роль непосредственно вице-президента и его ответственность перед компанией. Если ты вице-президент, то обязан отвечать, что называется, по полной.

Думаю, что на основании опыта Михаила Павловича, а также, надеюсь, и моего опыта в перспективе будут возможны аналогичные действия по повышению эффективности работы того или иного направления деятельности компании.

— Каковы будут ваши ближайшие действия в новом качестве?

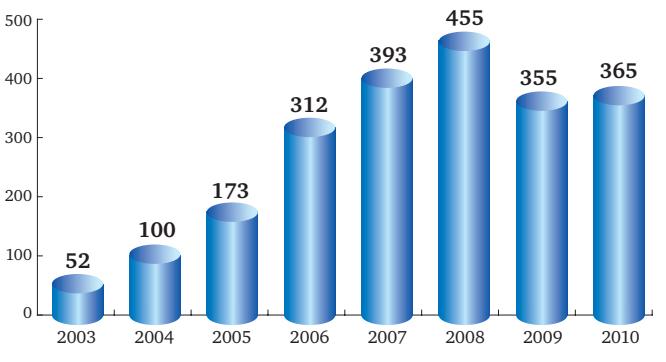
— Первоочередной задачей, стоящей перед нами, является создание действующего живого организма, то есть необходимо определиться с органами управления. С учётом того, что локомотивной темой я вполне владею, каких-то коренных изменений произойти не должно, хотя, безусловно, некоторые ре-

организации будут проведены. Какие-то штатные единицы, возможно, будут убраны как неоказавшие свою эффективность, а какие-то, наоборот, добавлены.

Очевидно, что изменится ответственность некоторых отдельных лиц. С учётом загрузки вице-президента необходимо дополнительно рассмотреть вопросы распределения обязанностей руководителей внутри Дирекции тяги. Например, кто конкретно будет отвечать

В досье

Динамика поставки новых локомотивов для ОАО «РЖД», ед.



Инфраструктура

Путь на вырост

На магистралях осваивают новые материалы

ОАО «РЖД» использует передовые технологии в ремонте и текущем содержании железнодорожного пути. Многие из них используются впервые в мировой практике.

На сети железных дорог России всё более активно применяются геосинтетические материалы. В 2010 году для усиления подшпалного основания на 40 км железнодорожного пути была уложена георешётка. Для её укладки разработан специальный комплекс, который смонтирован на платформе машины для глубокой очистки щебня СЧ-601. Как отмечают в ОАО «РЖД», эффективность геосинтетических материалов в различных конструкциях для железнодорожной инфраструктуры и искусственных сооружений подтверждена мировой и отечественной практикой.

Вице-президент компании Владимир Воробьёв сообщил, что в компании будет постепенно проходить внедрение перспективной технологии укладки георешётки машинизированным способом. Этот метод даёт возможность провести существенное усиление земляного полотна, повышает стабильность верхнего строения пути, готовит путь к заметному повышению нагрузок и скоростей движения поездов. До сих пор ни где в мире на железнодорожном транспорте технология укладки георешётки машинизированым способом ранее не применялась. Она практикуется при подготовке взлётно-посадочных полос на аэродромах, в автодорожном хозяйстве, но в нашей отрасли этот опыт внедряется впервые.

«Использование георешётки на железных дорогах позволяет значительно повы-



Путевой комплекс реформируется вслед за компанией

правлению 250 км/ч, по боковому пути – 50 км/ч. Такие стрелочные переводы установлены на станциях Торбино и Боровенка линии Санкт-Петербург – Москва. В 2010 году на 7,4 км российских железных дорог были уложены промежуточные рельсовые скрепления W-30, не нуждающиеся в обслуживании. Они предназначены для использования на участках скоростного, высокоскоростного и тяжеловесного движения. Компоненты рельсового скрепления W-30 отличаются высокой эластичностью, динамической выбросстойчивостью и сопротивлением продольному сдвигу, что позволяет обеспечить высокий уровень безопасности движения поездов.

Марьяна Балашкина

Машиностроение

Системное обновление

Для пополнения парка пассажирских вагонов может быть использован лизинг

В 2011 году на сеть ОАО «РЖД» поступят крупная партия пассажирских вагонов для поездов дальнего следования.

Планируется приобрести 445 вагонов новой постройки, в том числе 379 плацкартных (в связи с большим спросом пассажиров на низкобюджетные перевозки приоритет отдан обновлению парка вагонов данного типа). При этом намечено закупить 26 купейных штабных, 29 межобластных и 11 вагонов-ресторанов. Наряду с этим продолжится работа по увеличению числа поездов с вагонами, оборудованными специализированными купе с ограниченными физическими возможностями.

На недавнем оперативном совещании у президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина вице-президент компании Михаил Акулов заострил внимание на том, что в 2011 году начнётся массовое выбытие вагонов по сроку службы, которое будет оставаться на высоком уровне до 2021 года. Так, в среднем в год из парка будет выбывать 1600 вагонов, а в 2020 году из него будет исключено 2011 вагонов.

По словам вице-президента, учитывая предельную годовую



Через два года начнётся массовое выбытие пассажирских вагонов

естественных монополий – мы обмениваемся цифрами, результатами, и в итоге будет сформирован общий стратегический план сотрудничества до 2021 года», – сообщил Михаил Акулов. При этом расчётный дефицит финансирования программы приобретения вагонов оценивается в 38,5 млрд руб., и для решения этого вопроса, по словам вице-президента, необходимо принять решение о субсидировании проектной ставки либо привлечении заемных средств.

«В существующих условиях мы постоянно недооцениваем возможности привлечения сторонних средств. Да, в перспективе они дадут несколько большую стоимость вагона, но зато освободят нас от головной боли, связанной с выбиванием субсидий, хотя и от этого откажутся тоже нельзя», – констатировал Владимир Якубин. Президент дал поручение руководителям причастных департаментов рассмотреть целесообразность использования инструмента лизинга по замене выбывающего подвижного состава на направлениях, где ситуация наиболее критична, предложив поставить эту работу на системную основу.

Елена Мирошникова

Ситуация

Чужими руками

ПОДРЯДНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ РАЗГРУЖАЮТ ДОРОГИ, НО НЕ РЕШАЮТ ВСЕХ ПРОБЛЕМ

Большинство фирм, нанятых для выполнения непрофильных работ на железных дорогах, успели положительно себя зарекомендовать. Однако найти аутсорсера, который бы на все сто устраивал железнодорожников, подчас бывает непросто.

Выгоды от аутсорсинга взаимные. Железнодорожники избавляются от ряда бытовых работ. «У начальника депо уже не болит голова из-за уборки помещений, необходимости скосить траву. Он занимается своим делом. Ему не надо содержать специальный штат, только своевременно платить за работу», – говорит начальник Воронежского регионального центра организации конкурсных закупок Сергей Жемчужников.

Фирмы же имеют возможность заработать. «Аутсорсинг применяется во всём мире. Это нормально, когда неосновная деятельность компаний передаётся другим фирмам, которые обычно выполняют её даже качественней, потому что специализируются на этом», – уверен замначальника ОЖД по кадрам и социальным вопросам Владимир Одинцов.

Чаще всего аутсорсерам передают уборку помещений, содержание и текущий ремонт зданий. Их также привлекают для экипировки пассажирских вагонов. На ряде магистралей сторонние фирмы отвечают за пропускной режим на вокзалах, контролируют оплату проезда в электричках, охраняют разъездные кассиры.

«Помощь аутсорсеров пользуется давно, – говорит начальник Восточно-Сибирской региональной дирекции железнодорожных вокзалов (РДЖВ) Александр Синев. – Три года «Ротэкс» отвечает за техобслу-



ФОТО: ГЛАВЫ ТОВАРИЩЕСТВА

живание, электрику, сантехнику, «Синдлерла» два года убирает помещения».

На СЖД на аутсорсинг с 2009-го выведены работы по алюминиевой сварке, наплавке концов рельсов и стрелок. Зачастую на аутсорсинге работают и проводники. «С фирмами, которые представляют проводников, договор заключён на три года. От их работы есть плюсы. Главный – экономия эксплуатационных расходов. А особых отличий проводника-железнодорожника от проводника сторонней компании нет. Они все проходят обучение, курсы повышения квалификации», – уверен начальник отдела обслуживания пассажиров Северо-Кавказского филиала ФПК Владимир Гавриков.

На КрЖД используют и аутстаффинг. «Мы привлекаем только специалистов и обеспечиваем их необходимым обо-

рудованием, материалами, – пояснил начальник экономического отдела службы пути КрЖД Павел Глибчак. – Это стоярка, плотники, монтёры пути, горничные, которые обслуживают гостиничные комплексы в домах отдыха локомотивных бригад. Более 20 непрофильных специальностей в аутстаффинге. Такая форма сотрудничества существовала и до 2004 года. Только тогда мы заключали договора сроком до 6 месяцев, и работники были социально не защищены. Сейчас люди обеспечены соцпакетом, но только его предоставляют не дорога».

Всех аутсорсеров отбирают по конкурсу. Главное требование, по словам Павла Глибчака, чтобы фирма располагала первоначальным капиталом не менее 1 млн руб. и чтобы персонал прошёл обучение. И в конкурсе

из года в год участвуют одни и те же компании. Вероятно, из-за жёсткости требований конкуренция невысока, хотя, как правило, выбор есть. На ЗабЖД, например, конкурс этого года выиграли три фирмы и, как рассказала и.о. замначальника ЗабЖД по экономике и финансам Нелли Курченко, у одной из

внешних компаний потенциальных партнёров: ни одной заявки на конкурс не поступило.

По мнению начальника При沃лжской РДЖВ Сергея Опалева, работу с аутсорсерами осложнили и нормативные документы, изданные ОАО «РЖД» в кризис и регламентирующие региональным центром конкурсных закупок выбор организаций, предложившей наи-

Аутсорсеры обычно выполняют работу даже лучше, потому что специализируются на ней

меньшую стоимость оказания услуг. «В результате в конкурсе не участвуют местные фирмы. А организации, зарегистрированные в других городах, выиграв, ведут себя по-рейдерски. Заявив в коммерческом предложении отличное оказание услуг, затем не выполняют обязательств».

В прошлом году одна из фирм, снизив цены, победила, а затем отказалась собирать мусор, посчитав это нерентабельным. Вокзалы могли превратиться в помойку. «Главным критерием выбора аутсорсера должно быть качество и положительные отзывы о работе, а не стоимость», – уверен Сергей Опалев.

На КЖД нынешней зимой аутсорсер не справлялся с уборкой снега. «Пришлось дополнительно привлекать субподрядчиков, имеющих снегоуборочную технику. Бороться с недовыполнением договорных обязательств можно ужесточением санкций: целесообразно увеличить размер штрафа с нынешних 10% до 50%», – говорит начальник Калининградской дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении Сергей Черепанов.

И, конечно, обязательен постоянный контроль. «Ни одно заявление не должно оставаться без внимания. Их нельзя накапливать, а потом всё скопом решать на уровне руководства», – уверен замначальника ЮУЖД по экономике и финансам Александр Сельменских.

По словам и.о. начальника Восточно-Сибирского филиала ФПК Олега Жарникова, у них тоже случаются разногласия с аутсорсерами. Но за последние три года договор был разорван только с одной компанией. «Они постоянно платят затягиваются», – пояснил он.

Вопросы к аутсорсерам возникают и из-за того, что в договорах условия и объёмы работы порой прописаны нечётко. «Многие из того, что нам необходимо, осталось за рамками документов. Я не имею права ни просить, ни тем более приказать аутсорсерам убирать территорию, прилегающую к станционным зданиям и сооружениям», – посетовала началь-

ник станции Костариха ГЖД Ольга Шадрукова. – В договоре об этом речи нет».

Кадровый же вопрос особенно актуален в компаниях, предоставляющих проводников. «В аутстаффинговых компаниях мало постоянных работников, и это главный минус. Ведь повышенный спрос на проводников возникает летом. Каждый год они набирают новичков без подготовки. Это сказывается на качестве обслуживания пассажиров. Причём некоторые работники уходят уже после нескольких поездок: работа тяжёлая», – отметил начальник отдела по обслуживанию пассажиров Северного филиала ФПК Светлана Пешкова. «Нужен более дифференцированный подход. Новым людям нужно время для становления. Удалось добиться, в частности, по проводникам, что договора стали заключаться не на год, как раньше, а на три», – говорит начальник Северо-Западного филиала Дмитрий Корней. Также важно при выполнении работы сезонного характера давать компаниям хотя бы минимальную нагрузку в течение всего года. Только так можно сохранить их персонал.

Замначальник Южно-Уральского филиала ФПК по экономике Сергей Тарапов уверен, что улучшить работу сторонних компаний, а также сократить расходы железнодорожников можно за счёт объединения аутсорсинговых предприятий по видам бизнеса. «Сегодня одна фирма обслуживает пассажиров, другая охраняет вагоны, третья отправляет бельё в практическую. На каждом промежуточном пункте стоит наш контролёр. Это дополнительное отвлечение средств. Нужен холдинг, который будет продавать полный комплекс услуг», – считает он.

Игнат Вьюгин

ЗАДАЧИ

Требуется скорая помощь

РАБОТНИКИ ФИРМ ПРОСЯТ ПОВЫСИТЬ ЗАРАБОТНУЮ ПЛАТУ И ОБЕСПЕЧИТЬ СОЦИАЛЬНЫЕ ГАРАНТИИ

Решить проблемы с задержкой зарплаты работникам аутсорсинговых компаний поможет контроль руководителей среднего звена предприятия – получателя услуг, а заставить работодателя заключить колдоговор – профсоюз. Однако не у всех пока получается.

Задержка выплаты зарплаты – нередкое явление в аутсорсинговых компаниях. Три года назад в вагонном депо Магнитогорск ЮУЖД из-за трёхмесячной задержки забастовали мойщики помещений ООО «Скорпион-Инвест». Дорога вовремя рассчитывалась с фирмой, но деньги до людей не доходили. ЮУЖД выплатила работникам долг их предприятия, которое потом рассчиталось с магистралью. А в ноябре прошлого года в Челябинском вагонном пассажирском депо отказались работать 34 сотрудника участка мойки и экипировки пассажирских вагонов ООО «Экспресс-тур» – не устроила объявленная индексация в 5%. «У нас очень маленькая зарплата. Низкие тарифы не дают заработать», – заявили работницы и потребовали встречи с работодателем, после разговора обстановка нормализовалась. Но, как признают в Уральском филиале ФПК, проблема полностью не решена и недовольство может появиться в любой момент. Как рассказала одна из работниц ООО «Экспресс-тур», после ноябрьского «выступления» мастера и бригадира как организаторов забастовки уволили. «Коллектив особо не возражал, так как забастовку поддержали не все, знали, что зарплаты, как у железнодорожников, не будет. Хорошо тем, кто вышел на представление услуг в последние годы. У них и зарплата – на уровне последних лет. А мойка и экипировка начала работать отдельно с 2001-го. Зарплата по тем временам была высокой – 7 тыс. руб. Но с тех пор почти не поднялась», – пожаловалась экипировщица.

«С аутсорсерами дорога рассчитывается в соответствии с договорами. Обязательства самих предприятий по своевременной выплате зарплаты своим рабочим тоже включены в договор. Есть и требование о предоставлении отчёта о выплате зарплаты. Когда начиналась работа с аутсорсерами, такого условия не выдвигалось. Сегодня массовых фактов задержки зарплаты нет. Да, размер зарплат невысок», – признал замначальника



ставить ему социальный пакет, спецодежду, своевременно оплачивать труд», – уверена Ирина Гомзина.

Контроль со стороны получателя услуги выгоден ему, и не только тем, что аутсорсеры лучше работают. Как отметила начальник отдела обслуживания пассажиров и предоставления услуг в поездах Уральского филиала ФПК Ирина Задимидко, кадровый резерв проводников можно пополнять за счёт лучших работников аутсорсеров. Для них это дополнительная мотивация: средняя зарплата кадровых проводников почти вдвое выше. Они пользуются льготами и гарантиями по колдоговору. В большинстве же фирм работники получают фиксированную зарплату, нет колдоговора. Как правило, в компаниях нет профсоюза, руководители фирм в этом не заинтересованы. Поэтому дорпрофсоюзу сложно убедить работодателя принять сторону работника. То же самое касается обеспечения работников социальными гарантами и льготами.

Как рассказал председатель дорпрофсоюза ВСЖД Александр Старцев, в ООО «Новая сервисная компания» (мойка вагонов) есть члены профсоюза, поэтому дорпрофсоюз помогал решать вопрос выплаты зарплаты, когда в феврале прошлого года из-за этого была приостановлена работа. «Не удалось пока договориться с ЗАО «Структура» (уборка помещений) о продлении колдоговора. Никак не можем найти общий язык с компанией из Красноярска, у которой находится прачечный цех. Работодателю сегодня придется работать с временным человеком».

Впрочем, есть магистрали, где итоги выполнения колдоговора аутсорсинговой фирмой подводят на ежегодных дорожных конференциях.

Большинство опрошенных «Гудком» представителей дорпрофсоюза говорили, что пытаются облегчить жизнь бывших железнодорожников. Тем не менее решить проблему можно лишь более кардинальными мерами. «Чтобы охватить такие организации колдоговором, необходимо уже на стадии формирования или заключения договоров между структурами РЖД и аутсорсерами предусматривать этот момент в учредительных документах или договорах», – уверен зампред дорпрофсоюза СКОЖД Григорий Алфёров.

Игнат Вьюгин

ДАЖЕ НЕВОЛШИЕ ЗАРПЛАТЫ НЕ ВСЕГДА ВЫПЛАЧИВАЮТСЯ СВОЕВРЕМЕННО

был составлен некорректно. На переработку документации понадобилось время. Как сообщил директор аутсорсинговой компании Алексей Попрядухин, в итоге проблема разрешилась благополучно, сотрудничество режима рабочего времени и правилами внутреннего распорядка. Но, как рассказала бывшая экипировщица эксплуатационного вагонного депо Белогорск Татьяна Петрова, её и ещё трёх экипировщиц уже уволили. «С февраля ничего не поменялось – опять заключают с сотрудниками гражданско-правовые договора, опять мизерная оплата», – уточнила она.

Порой причина задержки выплаты зарплаты – неправильно оформленный договор. В прошлом году работники ООО «Бизнес Алекс – РЖД», обслуживающего путевые машинные станции Дальневосточной дирекции по ремонту пути, направили в ОАО «РЖД» коллективную жалобу о задержках зарплаты за несколько месяцев. Аутсорсер объяснял проблему несвоевременным расчетом со стороны Дирекции по ремонту пути. В свою очередь, в дирекции говорили, что вопрос завис в департаменте «Казначейство» РЖД. Там посчитали, что подписанный ранее договор с ООО «Бизнес Алекс – РЖД»

изменил действие на уровне получателя услуг, скажем, мастера или начальника участка», – говорит замначальника ДВЖД Ирина Гомзина. Получая в оперативное подчинение работников компаний, такой руководитель должен не только контролировать качество работ, но и знать, получали ли они зарплату, выдана ли спецодежда. И своевременно реагировать.

«Главное – найти золотую середину между качеством услуги и мотивацией рядового работника. Дорога такому человеку больше не работает, но и фирма должна пред-

МНЕНИЕ

Нужна индексация

РОСТ СТОИМОСТИ УСЛУГ НАДО ПРИВЯЗАТЬ К ИНФЛЯЦИИ

Оксана Мороз, заместитель генерального директора ООО «ИСКО»:

– Благодаря долговременному сотрудничеству с дорогой у нас сложились конструктивные отношения. Но есть и разногласия. В частности, вопрос индексации стоимости наших услуг. Дорога выступает за экономию расходов на аутсорсинговые услуги, а для нас увеличение стоимости услуг нашей компании означает возможность индексации зарплаты работникам, приобретение высококачественных материалов для повышения качества уборки.

Большая часть наших работников – бывшие железнодорожники. Их зарплаты гарантированно не ниже минимальной оплаты труда. Но эта сумма сейчас не соответствует размеру зарплаты железнодорожников аналогичного уровня. Дело в том, что в отличие от стоимости аутсорсинговых услуг зарплата железнодорожников индексируется регулярно.

Учитывая сегодняшние требования РЖД к качеству услуг, по нашему мнению, положительную роль сыграло бы проведение регулярной индексации расходов как минимум на уровне индекса инфляции, установленного правительством России.

Александр Шиленко, генеральный директор ООО «СПЛАВ»:

– Отсутствие индексации расценок на услуги – краеугольная проблема. За 6–7 лет работы, скажем, уборщица, которого принимали из штата дороги, индексация составила всего 13%. В то время как сами железнодорожники были проиндексированы от ставок шестилетней давности больше чем на 95%.

Аутсорсинг всегда индексировался в последнюю очередь. А во время кризиса расценки на наши услуги были снижены на 10% и до сих пор не восстановлены. В итоге уровень зарплаты наших работников практически не растёт. Нам удается поднять зарплату за счёт интенсификации труда и сокращения штата, но незначительно. Разрыв с зарплатами работников дороги тех же специальностей составляет сегодня более 50%. Поэтому у нас высокая текучесть кадров.

Ещё одна проблема. Отношения аутсорсеров с дорогой строятся сейчас на основе конкурсных процедур, которые призваны выявить лучшего. Эти конкурсы зачастую выигрывают крупные – так называемые сетевые – аутсорсеры, которые обслуживают объекты на семи дорогах и более. Потом такая фирма приходит на места, где у неё нет кадров, и приглашает нас, местных аутсорсеров, работать на субподряде. В результате и без того низкие расценки на наши услуги ещё больше снижаются, ведь сетевой аутсорсер хочет иметь свой доход.

ПРЕДЛОЖЕНИЕ

Признание в любви

Машинист из Челябинска предлагает установить электричке ЭР2 памятник

В моторвагонное депо станции Челябинск поступил ещё один новенький электропоезд ЭД4М. Событие это приятное во всех отношениях – и для нас, машинистов, и для пассажиров, но лёгкий оттенок грусти по этому поводу всё же присутствует.

Грустно от того, что вследствие этого мы проводили «на пенсию», а попросту вывели из оборота парка последний электропоезд ЭР2.

Он был 1966 года выпуска. Трудяга. Верой и правдой проработал почти полвека. С ним ушла целая эпоха становления пригородного движения на ЮУЖД.

На других дорогах эти электрички тоже уходят в прошлое. Скоро они и вовсе будут забыты. Потому и предлагаю установить этой электричке памятник. Старой, доброй, с деревянными лавками и электрическими печками под ними.

На ЭР2 проехало неисчислимое множество пассажиров. Для огромного числа людей – садоводов, военных, рабочих – она была частью жизни. И осо-

бенно для студентов. Из года в год, пока длилась учёба, они совершали свои вояжи. Кто-то по маршруту малая родина – место учёбы, кто-то на отдых, а в своё время были ещё и выезды «на картошку». Ехали дружными компаниями, с песней и гитарой. Те ощущения, которые испытывались во время поездки с товарищами, невозможно передать словами. Такие моменты не забываются. В электричках зурили лекции и влюблялись. Она была важнейшим видом транспорта.

Время не стоит на месте. Многие пассажиры пересели на легковые автомобили, автобусы. Но большинство предпочло остаться с электричкой.

Теперь она новая, с мягкими сиденьями и калориферным отоплением. Но такая же добрая и уютная. И уже новые поколения садоводов, военных, рабочих населяют её. Радует, что связь поколений студентов через электропоезд продолжается и будет продолжаться.

РАДИК КИРЕЕВ,
машинист моторвагонного
депо станции Челябинск
Южно-Уральской железной
дороги

ФЕЛЬТОН

Щекотливая ситуация



ЧИТАТЕЛИ «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

Не успел Григорий Фёдорович подойти к «телефону доверия», как раздался звонок.

– Я – Иванова Мария Ивановна, работаю осмотрщиком вагонов, – представились на том конце провода.

– Здравствуйте, Мария Ивановна, – поздоровалась Григорий Фёдорович. – Я – Григорий Фёдорович, работаю обозревателем звонков на «телефоне доверия». Что у вас?

– У нас такая ситуация. Два года назад была реорганизация станции.

– Реорганизация – это хорошо. Это значит, руководство хочет сделать лучше людям, – одобрил Григорий Фёдорович.

– В результате туалет у нас сломали.

– К сожалению, многие реорганизации не достигают своих целей. В результате сломают туалет – и живи как хочешь. Ходи куда знаешь. Как же вы теперь?

– Сделали единый туалет в стороне. Нам приходится девять-надцать путей пройти, чтобы попасть в него.

– Да, – почувствовал Григорий Фёдорович. – Вам и так, могу представить, по работе, осматривая вагоны, ходить много приходится. А тут ещё и по нужде. Зато когда доберёшься!.. Вот, наверное, тогда радость и благодарность!

– Работники дорожной службы закрывают этот туалет на замок.

– Да-а! Тут и до неприятности недалеко: спешишь по срочному делу в туалет – и на тебе!

– Но ключи нам всегда давали.

– Это правильно, – одобрил Григорий Фёдорович. – Ключами делиться надо. Особенно если это ключи от туалета. Не сейф же всё-таки какой-то.

– А тут узнаёшь, что заместитель начальника станции запретил давать нам ключ от туалета.

– Н-да... Ситуация... Я понимаю, туалет, конечно, не резиновый... Но людям-то что делать?!

– Мы не знаем, что делать, как быть. Я не знаю, может быть, вы поможете какие-то меры принять?

– Не просто меры, а срочные. В тех нелёгких случаях, когда

есть потребность в туалете, каждая минута на счету.

Григорий Фёдорович бросился на помощь труженникам железной дороги, лишенным самого необходимого. От тут же сел за стол и написал письмо руководству Прикамской железной дороги. И вскоре получил ответ по существу.

«По существу поставленного вами вопроса, – ответил главный инженер службы вагонного хозяйства С.Н.Савченко, – было проведено расследование с начальником станции Сенная Понкратовым А.А., в ходе которого было установлено, что данная информация подтвердилась, но частично».

– Как в 81-м году прошлого века пришёл, так и живу тут, – говорит он кому-то невидимому. Ему в ладонь отвечают, что поняли, что так и собирались в общем-то.

Станция Пашковская, несмотря на статус третьеклассной, обслуживает всю восточную промзону города Краснодара. Здесь, в дальней горловине, перебираются, формируются для маневрового тепловоза составы с вагонами, цистернами под вывоз на предприятия, горючка для аэропорта и тому подобное.

Однако удивительно другое: то, как Виктор Алексеевич, не видя всего процесса, знает, что и когда в той горловине происходит. Он, что называется, ощущает это собственной шкурой. Станция для него как его же рука, нога, голова. В этом году исполняется ровно тридцать лет, как почётный железнодорожник Полевик ею руководит. На Северо-Кавказской он такой один.

– Как когда я попросил конкретизировать, задумался.

– Он может просто вот стоять, ничего не делая по сути, а всё вокруг будет двигаться, летать. И причём летать и двигаться будет так, как надо. Такая магия, – закончил он.

И в самом деле, по рваным отрывкам из жизни Полевика, которые он мне сообщает в паузах между снегоборьбой, удаётся воссоздать образ человека несуетивого, когда можно не суетиться, отважного, когда нужно быть отважным, и с большой молчаливой работой внутри себя.

Читатели «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

Читатели «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

Читатели «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

Читатели «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

Читатели «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

Читатели «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

Читатели «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

Читатели «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

Читатели «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

Читатели «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

Читатели «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

Читатели «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

Читатели «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

Читатели «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

Читатели «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

Читатели «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

Читатели «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

Читатели «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

Читатели «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

Читатели «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

Читатели «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

Читатели «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

Читатели «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

Читатели «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

Читатели «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

Читатели «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

Читатели «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

Читатели «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

Читатели «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

Читатели «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

Читатели «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

Читатели «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

Читатели «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

Читатели «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

Читатели «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

Читатели «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

Читатели «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

Читатели «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

Читатели «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

Читатели «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он

ГЛАС НАРОДА

Без алгебры никуда

Старшеклассникам нужны математика и литература

Лишь каждый пятый россиянин одобряет введение новых образовательных стандартов.

По итогам опроса Всероссийского центра изучения общественного мнения (ВЦИОМ), большая часть респондентов отрицательно принимает предложение Минобрнауки – таких 51%.

Руководитель управления социально-политических исследований ВЦИОМ Степан Львов рассказал «Гудку», что до сих пор не все россияне слышали о новой системе обучения. «Большинство граждан не знают о предложенном образовательном стандарте, поэтому сомневаются в его перспективах», – сказал он.

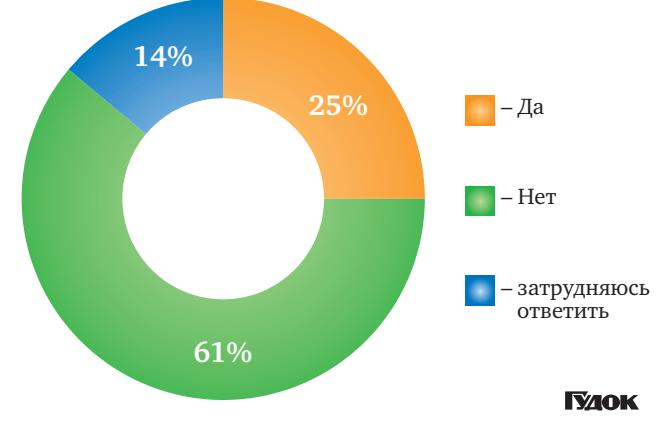
Социолог отметил, что в первую очередь за переход к новой системе обучения высказываются молодые россияне (28–29%), активные пользователи сети Интернет (26%). «Молодёжь лучше ориентируется в реформе. Они сами недавно учились в школе, не понаслышке знают о проблемах в образовательном процессе», – уточнил он.

Интересно, что позицию «против» занимают в основном

Наталия НАЗАРОВА

В досье

Хотели бы вы, чтобы ваши дети/внуки обучались по новым образовательным стандартам?



Гудок

100

Технологии

Уличный разгон

ВЛАДЕЛЬЦЕВ SIM-КАРТ ХОДЯТ ЗНАТЬ В ЛИЦО



Все точки продаж SIM-карт для мобильных телефонов оборудуют сканерами и компьютерами для проверки документов.

Такое предложение поступило в Минкомсвязь. Предполагается, что при покупке SIM-карты паспорт её владельца должен сканироваться, а в дальнейшем файл с информацией передаваться в базу данных оператора связи. При этом «симка» активизируется только после получения оператором сканера паспорта по электронной почте или по факту.

Такая схема уже действует во всех салонах связи. Однако в многочисленных палатках у торговых центров и метро, где также можно приобрести SIM-карту, продавцы зачастую не требуют предъявлять документы.

По словам авторов предложения, все уличные точки невозможно оборудовать компьютерами и сканерами, так как у них нет электричества. Поэтому ларьки с «симками» попросту исчезнут с улиц.

«Согласно закону «О связи» при покупке SIM-карты гражданин должен предоставить паспорт, но работники палаток зачастую записывают па-

только обладатели российских паспортов смогут купить SIM-карты

спортивные данные со слов покупателей, воспроизводящих информацию якобы «по памяти», – констатирует один из авторов предложения, ведущий аналитик по сотовым технологиям компании Mobile Research Group Эльдар Муртазин. – С введением системы сканеров такую операцию вернуть будет невозможно».

Нововведение должно помочь в борьбе с телефонным терроризмом. 99% звонков о минировании объектов делается с номеров, не привязанных к документам.

В свою очередь, аналитик специализированного агентства по исследованию и анализу телекоммуникационного рынка России и стран СНГ IKS-Consulting Максим Савватин считает, что подобная инициатива не избавит страну от телефонных угроз.

По его словам, даже если SIM-карты перестанут продавать на улицах, человек, желающий совершить злодеяние с чужого номера, найдёт иное решение.

В пресс-службе «ВымпелКома» отметили, что инициатива приведёт к

увеличению затрат операторов на содержание ИТ-базы. «Кроме того, вряд ли каждый человек согласится сканировать свой паспорт», – говорит пресс-секретарь компании Анна Айбашева.

В компании МТС заявляют, что система встретит сложности при внедрении специального оборудования в отдалённых и сельских местностях. По мнению пресс-секретаря компании Ирины Осадчей, сегодня действительно есть проблема недобросовестных продавцов «симок» на улице. Однако мошенники, использующие подложные паспортные данные, также могут мошенничать и со сканируемыми изображениями паспортов, считает она.

В свою очередь, в управлении по связям с общественностью «МегаФона» добавили, что один из вариантов решения – вводить административную ответственность для продавцов – физических лиц, которые передают операторам связи недостоверные данные об абонентах, так как сегодня такие продавцы никакой ответственности не несут.

Наталия НАЗАРОВА

Финансы

Хитрый процент

БАНКАМ ЗАПРЕТИТЬ ВЗИМАТЬ ДВОЙНЫЕ КОМИССИИ ПРИ ОПЛАТЕ УСЛУГ ЖКХ

ФЕДЕРАЛЬНАЯ АНТИМОНОПОЛЬНАЯ СЛУЖБА (ФАС) НАЧИНАЕТ БОРЬБУ С ЗАВЫШЕННЫМИ КОМИССИЯМИ БАНКОВ, ПРИНИМАЮЩИХ ОПЛАТУ ЗА УСЛУГИ ЖКХ.

Об этом заявил замруководителя ФАС Андрей Кашеваров. По его словам, сегодня многие банки заключают договоры с ресурсоснабжающими организациями на оплату «коммуналки». От поставщиков услуг ЖКХ они получают комиссию 1,5–2%, а потом берут ещё и отдельную комиссию с потребителей. «Фактически мы платим двойную комиссию», – заявил Андрей Кашеваров.

ФАС намерена возбуждать дела о подобных нарушениях по всей стране. Антимонопольное ведомство также признало незаконной практику поставщиков ЖКХ, которые присыпают потребителям квитанции со штрихкодом, наличие которого обязывает клиента оплачивать услуги только в определённом банке, что нарушает конкуренцию. «Этот рынок должен быть конкурентным, тот, кто берёт меньшую комиссию, и должен принимать платежи населения, – подчеркнул замруководителя ФАС. – Предполагаю, что мы нашли малый, но ресурс для снижения коммунальных тарифов».

Как рассказал «Гудку» эксперт фонда «Институт экономики города» Владислен Прокофьев, двойная комиссия – это самое настоящее мошенничество, с которым должна разбираться прокуратура. По его словам, люди и сами могут определить, когда их пытаются обмануть. Если управляющая компания обязывает их оплачивать коммунальные услуги в одном конкретном банке, значит, между организациями



При оплате за квартиру можно сэкономить значительную сумму, если знать свои права

уже есть договор, и с потребителя не должны брать никаких комиссий. В противном случае он имеет полное право пожаловаться в прокуратуру.

Владислен Прокофьев напомнил, что услуги банков всегда оплачивались из карманов потребителей. Просто до последнего времени комиссии включались в квитанцию и большинство не обращало на них внимания. Теперь же, когда банковские услуги приходится оплачивать отдельно, люди вдруг поняли, что это не такие уж маленькие суммы. Например, в Московском банке Сбербанка России размер комиссии составляет 2,5%, но не меньше 20 руб. Таким образом,

если за свет потребитель отдаёт 200 руб., то кредитной организации он должен уже 10%. «Правда, в городах у людей есть возможность выбирать между разными банками, у которых

больше 0,5%», – отметил Владислен Прокофьев. – С другой стороны, если управляющие компании убрали комиссию из квитанций, общая сумма в платёжке должна была уменьшиться – хотя бы на те же 20 руб. Но этого не произошло. Получается, что управляющие

Управляющие компании в сфере ЖКХ вынуждают людей платить двойные комиссии за свои услуги

размер комиссий колеблется от 0 до 5%, к тому же оплату принимают и многие другие организации – почта, салоны связи. Сэкономить можно, оплачивая «коммуналку» через банкоматы, там обычно минимальная комиссия – не

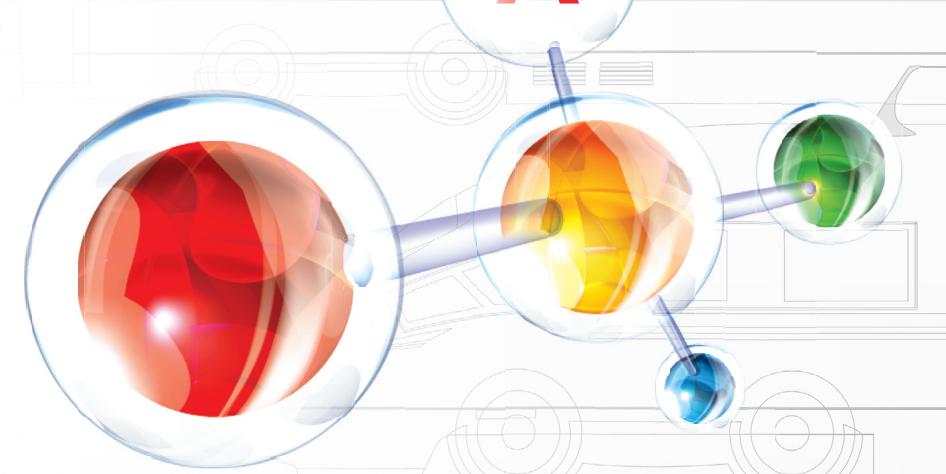
компании цены не снизили да ещё и расходы на банковские комиссии переложили на плечи людей. В итоге услуги ЖКХ стали ещё дороже».

Директор Банковского института Высшей школы экономики Василий Солодков

рассказал «Гудку», что сегодня банки могут поставить любую комиссию за приём платежей по коммунальным услугам – хоть 20%. Никаких нормативов в этой области нет. «ФАС, конечно, может их ввести, но это будет нерыночная мера», – считает Василий Солодков. По его словам, в Москве, Петербурге и других мегаполисах у потребителей нет больших проблем с комиссиями, так как существует большой выбор кредитных организаций – всегда можно заплатить там, где дешевле. Больше всего страдают жители маленьких городов и сельских поселений, которые чаще всего оплачивают «коммуналку» в одном-двух банках. «Там часто бывают завышенные комиссии», – отметил он.

МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ

ТРАНСПОРТНАЯ НАУКА²

ИННОВАЦИОННЫЕ РЕШЕНИЯ ДЛЯ БИЗНЕСА

КЛЮЧЕВЫЕ ТЕМЫ:

- Стратегические направления развития научной политики
- Научно-технические решения как рыночный продукт
- Мировые тенденции инновационных решений для железнодорожного транспорта
- Приоритеты инновационной деятельности: снижение издержек и рост эффективности перевозок
- «Зелёный» транспорт. Экологические факторы конкуренции на транспортном рынке
- Повышение энергоэффективности – одно из ключевых направлений экологической политики

Генеральный партнер



Организатор



22–23 марта 2011

г. Москва, отель «Ренессанс Монарх»

реклама

По вопросам участия и регистрации обращайтесь:
+7 (495) 988-28-01 / info@businessdialog.ru / www.businessdialog.ru

Участие бесплатное
по предварительной заявке
Количество мест ограничено

8. | КАЛЕЙДОСКОП

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

21 марта 2011 года

понедельник

№ 44 (24764)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

Новости спорта

Бойкий дебютант

Футбольный клуб «Краснодар» одержал первую победу в премьер-лиге, а «Локомотив» потерпел поражение. В гостевом матче с «Амкаром» железнодорожники уступили 0:1. Пропустив в середине первого тайма обидный гол после подачи углового и ошибки голкипера Гильерме на выходе, игроки «Локомотива» в оставшееся время приложили все силы, чтобы отыграться. Они владели преимуществом, создали у ворот соперника массу опасных моментов. Один только бразилец Майкон мог отличиться несколько раз. Но забить подопечным Юрия Красножана так и не удалось.



VLADIMIR TATARUCHK (СЛЕВА) БЫЛ ОДИНОМ ИЗ ЛУЧШИХ В СОСТАВЕ «КРАСНОДАРА»

Что касается ФК «Краснодар», то, пока новички производят впечатление команды, которой по силам большее, нежели борьба за выживание. В первом туре «Краснодар» в гостях сыграл вничью с «Анжи», а во втором дома победил нальчикский «Спартак» – 2:0.

Интересный, кстати, факт. Наставник «Краснодара» Славлюб Муслин и нынешний главный тренер клуба из Нальчика Владимир Эштремов в своё время возглавляли московский «Локомотив». В споре экс-железнодорожников интереснее смотрелась команда Муслина, и благодаря голам Игоря Пикущака и Юры Мовсисяна одержала победу.

На своём поле уверенно переиграла «Ростов» столичные динамовцы. Хотя накануне матча казалось, что хозяева должны столкнуться с серьёзными проблемами,

ведь ростовчане в прошлом туре разгромили московский «Спартак», а «Динамо» уступило по всем параметрам «Локо». Но на этот раз команда Миодрага Божовича сыграла намного увереннее, выиграв 3:1. После окончания матча наставник гостей Олег Протасов признал, что «Динамо» было сильнее и заслуженно победило.

Серия неудач

После поражения в Кубке России «Локомотив-Кубань» проиграл и в Профессиональной баскетбольной лиге. «Финал четырёх» Кубка России у железнодорожников не сложился. Сначала «Локо» проиграл «Спартаку» из Санкт-Петербурга, а затем в матче за третье место уступил и «Енисею». Следующая игра, уже в рамках Профессиональной баскетбольной лиги, для краснодарской команды была чрезвычайно важна. «Локомотив-Кубань», занимающий в турнирной таблице второе место, на выезде встречалась с лидером – казанским УНИКом.

«Локо» неудачно провёл первую четверть, уступив в ней 9:26. Краснодарцы атаковали много, но мяч никак не хотел идти в корзину. Немногим лучше складывалась для краснодарцев игра и во второй десятиминутке. Лишь в заключительной четверти гостям удалось сократить отставание. У «Локо» даже появилась надежда спасти встречу, но кубанцы лишь успели приблизиться к УНИКу на расстояние семи очков, однако на большее подопечным Кистутиса Кемзури не хватило времени.

Медальный голод

На финальном этапе Кубка мира по биатлону в норвежском Холменколене российские спортсмены не смогли добраться до наград в спринте и гонке преследования. В женском спринте лучше других россиянок пробежала Наталья Гусева, занявшая 6-е место. Победила в гонке немка Магдалена Нойнер. В гонке преследования хорошо выступила Екатерина Юрлова, поднявшаяся с 24-го места на 5-е. Первый же финишировала выступающая за Словакию Анастасия Кузьмина. Женская сборная Германии стала обладателем Кубка наций, а сборная России заняла 2-е место. Наша мужская команда в спринте и гонке преследования также осталась без медалей. Лучшим из россиян в гонке преследования стал Евгений Устюгов, занявший 9-е место.

Подготовил Роман Вишнёв

Партия Корчного

СТАРЕЙШИЙ ГРОССМЕЙСТЕР СЧИТАЕТ, ЧТО У ШАХМАТ МОЖЕТ БЫТЬ ПЕЧАЛЬНЫЙ ИСХОД

ЧЕТЫРЁХКАРТАНЫЙ ЧЕМПИОН СССР ПО ШАХМАТАМ Виктор Корчной шесть раз в составе советской сборной становился победителем Всемирных шахматных олимпиад и пять раз чемпионом Европы. Из играющих гроссмейстеров он старейший в мире: 23 марта ему исполняется 80 лет. Последние 35 лет Виктор Корчной живёт в Швейцарии, под её флагом участвует в международных соревнованиях.

Прямота суждений, обострённое чувство справедливости делали его неудобным для спортивного руководства. Ему не объявляли открытой войны – в качестве наказания за принципиальные взгляды ставили палки в колёса: чинили препятствия по участию в престижных турнирах, оказывали психологическое давление. Ещё в 1966 году на турнире в Германии Корчной отклонил предложение не возвращаться в СССР, о чём впоследствии сожалел – «потерял 11 лет человеческой жизни».

Показательным в этом смысле стал 1974 год, когда в марафоне за право сыграть в финале с Робертом Фишером Виктор Корчной сначала выиграл у бразильца Энрике Мекинга, затем у экс-чемпиона мира Тиграна Петросяна и вышел на «главную надежду страны» Анатолия Карпова. Вот как описывает начало этого поединка очевидец, инженер из Зеленодольска Голубицкий:

«После торжественного открытия финального матча претендентов на первенство мира по шахматам между Карповым и Корчным в Колонном зале Дома союзов состоялся концерт, который вёл популярный в то время конферансье Альберт Писаренков. Обращаясь к опоздавшему зрителю в проходе зрительного зала, он говорил: «Уважаемый товарищ, пожалуйста, садитесь – мы начинаем. Если вы затрудняетесь с выбором места, то учитите: слева от вас – болельщики Карпова, а справа – противники Корчного... С каждой партией того матча (а мне довелось присутствовать почти на всех) становилось всё очевиднее, кто в этом зале официальный фаворит: появление Карпова на турнире встречалось аплодисментами, тогда как Корчного – редкими хлопками, а иногда и недружелюбными возгласами и свистом».

На своём поле уверенно переиграла «Ростов» столичные динамовцы. Хотя накануне матча казалось, что хозяева должны столкнуться с серьёзными проблемами,



Виктор Корчной стал первым в мире шахмат, на кого воздействовали парapsихологи

После поражения раздосадованный Корчной заявил, что в ходе матча было сделано всё, чтобы обеспечить победу восходящей звезды советских шахмат. Власти не смогли простить ему подобной дерзости – гроссмейстер стал на два года невыездным. Только в 1976 году ему позволили выехать на соревнования в Голландию. Здесь, на родине Макса Эйве, экс-чемпиона мира и президента ФИДЕ (Международной федерации шахмат), Виктор Корчной стал невозвращенцем.

Тем временем гениальный и непредсказуемый Бобби Фишер отказался защищать звание первого шахматиста планеты, и двенадцатым шахматным королём был объявлен Анатолий Карпов.

Состоявшийся в 1978 году на филиппинском острове Багио матч за звание чемпиона мира специалисты до сих пор считают самым скандальным в истории шахмат. Не зря свою книгу об этом поединке Корчной назвал «Антишахматы». Матч в Багио был не столько шахматный, спортсмену-одиночке противостояла вся советская система.

Уже во время первой партии Виктор Корчной заметил в четвёртом ряду зала странноватого человека. Он пристально смотрел на него немигающим взглядом. Корчной попросил своих помощников выяснить личность необычного любителя шахмат. Этим «любителем» оказался личный врач Карпова, психиатр и психотерапевт, специалист по космической медицине, доктор медицинских наук Владимир Зухаря. По признанию самого Карпова, Зухаря действительно оказывал ему действенную помощь и поддержку.

Не лучшим образом вела себя и команда «претендента», как называли советские газеты Виктора Корчного. Поскольку Карпов во время игры подкреплялся кефиром, Корчной подал протест, в котором указывал на возможность подсказки из зала в зависимости от цвета напитка, времени его подачи. Жюри отвергло анекдотический протест, а журналисты окрестили его «бурией в стакане кефира». А при счёте 4:1 в пользу Карпова претендент призвал на по-

мощь индийских йогов, которые должны были помочь ему победить и соперника, и чары Зухаря. И сработало! Ситуация в матче кардинально изменилась. Кроме того, по решению жюри Зухаря отсадили в амфитеатр. После этого претендент сравнял счёт – 5:5.

Судьба шахматной короны решалась в 32-й партии. Во время игры экстравасенс вновь оказался в первых рядах. То ли Корчной был не в форме, то ли сработали колдовские чары Зухаря, но Анатолий Карпов отстоял корону.

А как сейчас, по прошествии стольких лет, оценивает гроссмейстер доктора Зухаря и его значение в матче на острове Багио?

«Он сыграл свою роль, хотя парapsихология тогда только развивалась, но он был классный специалист, – рассказывает Виктор Корчной. – Многие считали, что Зухаря опередил своё время. То, что было подвластно ему во время матча в Багио, другие парapsихологи освоили значительно позже. И, кстати, тоже сделали себе имя на шахматах. Вспомните, что творилось во время первого, московского, матча Карпова с Караповым. У каждого была целая команда парapsихологов! Всё это не красит шахматы и спорт в целом, но таковы реалии».

Интересно, что сейчас у «заклятых друзей» совпадают взгляды по некоторым вопросам шахматной жизни. Например, они одинаково плохо относятся к внедрению в игру компьютеров.

«Вторжение компьютеров изменило современные шахматы, – говорит старейший в мире гроссмейстер. – Из-за них укоротили партии, отменили доигрывания, чтобы компьютер не вмешивался в анализ. Серьёзный удар нанесён гроссмейстерам, которые несли шахматную мысль в массы благодаря сеансам одновременной игры. Обычному любителю шахмат теперь достаточно купить в магазине программу и в зависимости от своей силы играть с машиной на 70 уровнях. А самое главное – её можно всегда выключить, если ваша позиция зашла в тупик. Для начинающих это прекрасно, компьютер помогает им быстро прогрессировать. Но что касается древней и любимой игры людей, шахматы может ждать печальный исход».

Юрий Акимов

КРИМИНАЛ

Не дошёл до Тайваня

ДОРОГА ПОНЕСЛА МИЛЛИОННЫЙ УЩЕРБ

ЗАВОДСКИЙ РАЙОННЫЙ СУД КЕМЕРОВА ВЫНЕС ПРИГОВОР ПО ДЕЛУ О ХИЩЕНИИ ХИМИЧЕСКОГО ГРУЗА.

На станции Кемерово пропал контейнер, в котором находились 25 тонн капролактама – ценного полимера, который химический комбинат «Азот» должен был переправить для продажи в Тайвань.

Поначалу работники ЗСЖД не паниковали. Была вероятность технической ошибки: груз «поставили в путь» в другом составе, и он ушёл по другому маршруту. Когда стало ясно, что без криминала не обошлось, железнодорожники обратились в милицию.

И действительно, накануне отправки контейнеров Кашин сделал несколько рейсов с «Азотом», однако, как выяснило следствие,

но драгоценное время было упущено. Похищенный ка-пролактам обрёл нового «хозяина», а дорога выплатила «Азоту» немалый ущерб – более 1,1 млн руб.

По словам старшего следователя по особо важным делам транспортной милиции по Сибирскому федеральному округу Татьяны Носковой, доставкой контейнеров с «Азотом» на городскую товарную станцию занимается некая фирма «Комплект». Среди её работников был водитель Вадим Кашин, который должен был доставить груз с ка-пролактамом на станцию.

По словам старшего следователя по особо важным делам транспортной милиции по Сибирскому федеральному округу Татьяны Носковой, доставкой контейнеров с «Азотом» на городскую товарную станцию занимается некая фирма «Комплект». Среди её работников был водитель Вадим Кашин, который должен был доставить груз с ка-пролактамом на станцию.

И действительно, накануне отправки контейнеров Кашин сделал несколько рейсов с «Азотом», однако, как выяснило следствие,

в последний приезд он изменил маршрут. Когда следователь по-шагово обрисовал Кашину его поездку, тот не стал отпираться и рассказал, как было дело.

Оказалось, что на кражу Кашин подбил его коллега, механик Толочкин, работающий в фирме по обслуживанию автотранспорта. Он предложил водителю «справить» ценный груз налево, пообещав за это солидное вознаграждение. «Именно Толочкин координировал весь процесс хищения», – говорит Татьяна Носкова. – Он подготовил подложную документацию на груз, обеспечивал беспрепятственное передвижение контейнера по городу, его доставку покупателю. Заказ на хищение он получил от неустановленных лиц. За груз ему обещали выплатить 1,6 млн руб.».

Поскольку Кашин и Толочкин свою вину полностью признали, суд определил им условный срок.

Однако ставить точку в деле о ка-пролактаме ещё рано.

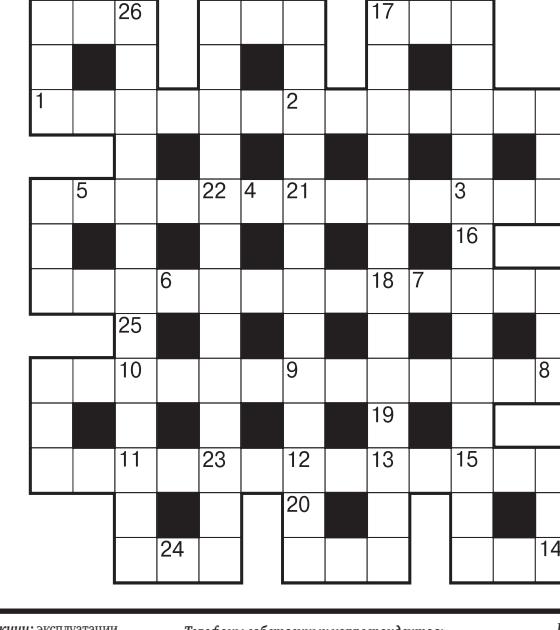
«Груз уже не вернуть, но мы постараемся выяснить, кто организовал эту масштабную аферу, – рассказали в милиции. – Ка-пролактам – специфическое сырьё, которое в магазине не купишь. Очевидно, в тени «неустановленных лиц» скрываются люди влиятельные и далеко не бедные. Когда они будут установлены и привлечены к ответственности, должен решиться и вопрос о денежной компенсации железной дороге».

Александр Донецкий

КРОССВОРД

1. Укоротитель ветвей и побегов в арсенале садовника. 2. Командный состав в любой структуре. 3. Магазин, продающий «зрение». 4. Главная «труба» кровеносной системы человека. 5. Знаток законов, защищающий преступивших закон. 6. Дорога для лишённого прав шоффёра. 7. Корыстное основание для брака. 8. Мышачий «ребёнок». 9. «Избиение» железа в кузнице. 10. Разномастные конфеты в одной коробке. 11. Частичка бенгальского огня. 12. Кушанье из мелких кусочков мяса в остром соусе. 13. Австралийское млекопитающее с птичьими зашмаками. 14. И бездельник, и «счастье» на бабочек. 15. Шапка, по которой шута узнаёшь издалека.
16. Способ производства, при котором семёро вынуждены ждать одного. 17. Отбивалка теннисных мячей. 18. Как звали племянницу Петра I, ставшую русской императрицей? 19. Там прежде чем что-нибудь продать стучат молотком. 20. Губительный для здоровья источник кайфовых ощущений. 21. Монархия кривых зеркал. 22. Цитата по отношению к произведению, из которого она взята. 23. Уголь, «доведённый до белого каления». 24. «Водитель» смычка среди музыкантов. 25. «Густой» забор из жердей. 26. Цветок, из которого родился египетский бог Солнца Ра.

Составил
Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 18 марта

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

7. Испания. 8. Косогор. 9. Карьера. 11. Оптовик. 14. Население. 15. Утёс. 16. Якин. 17. Травник. 18. Бард. 21. Раут. 23. Вечеринка. 24. Абордаж. 26. Грузило. 27. Коридор. 28. Рытвина.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. Асфальт. 2. Пасьянс. 3. Тяга. 4. Окно.