

2. | РАЗБОР

Маневровым локомотивам нужны техсредства, которые смогут в случае необходимости их остановить

15 ноября 2011 года [www.GUDOK.RU](http://www.gudok.ru)
вторник [www.GUDOK.INFO](http://www.gudok.info)
№ 208 (24928) E-MAIL:gudok@css-rzd.ru

3. | Технологии

Во Владивостокском морском торговом порту проведены испытания по обработке новых моделей зерновозов

5. | Ситуация

На работе локомотивных бригад отражаются проблемы в перевозочном процессе

8. | Спорт

РФСО «Локомотив» приняло в штат 150 профессионалов, которые будут развивать массовый спорт на сети

ГУДОК



Ежедневная
транспортная
газета

Выходит
с 23 декабря
1917 года

Тираж
151789

| От редакции

Не время

Правительство вернуло в Минэкономразвития на доработку проект постановления о продаже 50% плюс 1 акция ОАО «ТрансКонтейнер». Как говорят в правительстве, проект нужно корректировать с учётом новых экономических условий. Министерство настаивает на полной продаже пакета самого крупного контейнерного перевозчика страны, а ОАО «РЖД» – на том, чтобы у него остался блокирующий пакет акций. Однако разговоры о том, сколько и за какую сумму продавать, велись ещё в начале года. Теперь же экономическая ситуация изменилась кардинальным образом. Многие эксперты ждут то ли новой волны кризиса, то ли длительной рецессии. Поэтому, как заявил президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин журналистам, он против того, чтобы продавать акции сейчас, и направил соответствующее письмо первому вице-премьеру Игорю Шувалову.

Финансовые аналитики фиксируют заметно возросший отток капитала из России, ставки по кредитам повысились. Таким образом, заёмные средства для потенциальных покупателей подорожали, а это означает, что «ТрансКонтейнер» для них должен быть более дешёвым, иначе они не впишутся в бизнес-планы, которые предполагают возврат средств банкирам в оптимальные сроки. Кроме того, ситуация с контейнерными перевозками, которая была радужной последние два года, уже не внушиает такого оптимизма. По оценке аналитического департамента РБК, в 2011 году темпы роста рынка в TEU вряд ли превысят 12%, а в последующие два года будут на уровне 5–6% при условии сохранения достаточно высокого внутреннего спроса. И это ещё согласно умеренно оптимистичному варианту прогноза развития всей экономики.

Так как реально на пакет акций могут претендовать всего две структуры – FESCO и Globaltrans, – скорее всего, на аукционе по «ТрансКонтейнеру» сложится схожая ситуация, что и с продажей Первой грузовой компании. Поскольку блок-пакет оценивался ещё весной, то он стоит относительно дорого (\$350 млн) и стартовая цена будет высокой. Сейчас, к слову, его рыночные котировки упали до \$302 млн. Так что победит тот, кто «шагнёт» первым, потому что в данный момент на рынке просто нет факторов, которые могли бы «разогреть» цену. Есть компании, которые вынуждены дёшево продавать свои активы в неблагоприятных экономических условиях, чтобы расплатиться с долгами, но РЖД явно не из их числа. И в данном случае торопиться не следует.

ЦИФРА ДНЯ

1,07 млрд

кВт·ч – таков объём рекуперированной энергии достигнут в 2011 году. Последнее достижение отмечалось в 1988 году – 1,352 млрд кВт·ч.

Приглашаем к участию

Новая Верста
конкурс творческих
и саратовских
транспортных
студентов

Организаторы
ГУДОК Российские
железные дороги
ПУЛЬТ Управление

При поддержке
МИХАЙЛОВ Ф. ПАРТИНЫЕ
ОБЩЕСТВА ПОДДЕРЖКИ
БИЗНЕС ДИАЛОГ

Информационные партнеры
Гудок 1520 БИЗНЕС ПОРТАЛ

РЕГИСТРАЦИЯ УЧАСТНИКОВ И ПРИЕМ ГОДОВЫХ
ОТЧЕТОВ – до 18 ноября 2011 г.
ТОРЖЕСТВЕННАЯ ЦЕРЕМОНИЯ НАГРАДЖЕНИЯ
ПОБЕДИТЕЛЕЙ – 14 декабря 2011 г.

WWW.GUDOK.RU/KONKURS/

Оргкомитет конкурса:
тел.: +7 (499) 262-15-56, (499) 262-16-53; aih@gudok.ru

ПРОБЛЕМА

Ставка в порт

СОЗДАНИЕ СКВОЗНОГО ТАРИФА НА ПЕРЕВОЗКУ ЗАСТРЯЛО В СОГЛАСОВАНИЯХ



Фото: Иван Шаповалов

ОАО «РЖД» предлагает участникам рынка разработать новую технологическую услугу – сквозную тарифную ставку для доставки грузов в порт. Однако множество участников перевозочной цепочки, их разные интересы и отсутствие законодательства делают эту проблему трудноразрешимой.

«Сейчас цена перевозки складывается из многих составляющих: вы должны заплатить владельцу терминала, стивидорам за услуги хранения, перемаркировки, частным операторам», – отметил президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин на встрече с представителями Ассоциации европейского бизнеса. – Каждый бизнес нацелен на то, чтобы получить максимум доходности, и в результате мы режем курицу, которая может нести золотые яйца. Мы предлагаем сделать так, чтобы грузовладелец платил за перевозку, а там уже все остальные участники этой цепочки разбирались, у кого какая доля». По мнению главы компании, сквозная тарифная ставка позволила бы грузовладельцу понимать, сколько будет стоить

Пока договор о доставке груза на борт судна является редким исключением

транспортировка его продукции в порту в течение года, и точнее прогнозировать объёмы перевозок, что в итоге позволит увеличить грузооборот.

Однако принятый в конце 2007 года закон «О морских портах» создаёт значительные трудности, поскольку администрация порта занимается теперь лишь государственными задачами, а не коммерческими и статус субъектов хозяйствования тоже изменился. Так, стивидоры не являются грузополучателями. И возникает формальный парадокс: быть партнёрами по перевалке они не могут. В РЖД говорят, что разговаривать о единой тарифной ставке в портах, по сути, не с кем. Сейчас экспедиторы и РЖД заключают отдельные договоры с грузовладельцами, но «прозрачной» единой ставки нет.

В «Росморпорте» «Гудку» ситуация не прокомментировали. В опрошенных портах также отказались обсуждать, ссылаясь на её сложность и неоднозначность темы.

Некоторые шаги для решения этого вопроса РЖД уже делают. Так, генеральный директор ЦФТО Елена Кунаева сообщила, что с некоторыми грузовладельцами заключены договоры о доставке груза до борта судна и по нем им осуществляются перевозки. Эту практику предполагают расширять, однако таким образом РЖД выступают, скорее, в роли экспедитора, что проблемы не решает.

Председатель комитета Госдумы по транспорту Сергей Шишкарёв полагает, что российское законодательство в данном случае не является препятствием, поскольку суть заключается в заключении договоров между нескользкими хозяйствующими субъектами, и это можно сделать, если все они получат выгоду из разделения сквозного тарифа между собой. «У экспедиторов есть подобные схемы, которые включают в себя разных субъектов, но они существуют потому, что выгодны всем», – замечает Сергей Шишкарёв.

> Окончание | 2

Блиц

Художественный вандализм

РИСУНКИ НА ВАГОНАХ ВМЕСТО СЛОМАННЫХ ДВЕРЕЙ И СИДЕНИЙ



Фото: Иван Шаповалов

– Ваше дело в этом году больше всех пострадало от действий вандалов. На восстановление поездов потратили более 8 млн руб. Вандалы стали агрессивнее?

– Наоборот, они стали сдержаннее. В последние пять лет тенденция такова, что основное последствие действий вандалов – это граффити. Искорёженные сиденья, выломанные двери теперь увидишь редко. А

– Можно ли вандалов вычислить и задержать?

– Это не входит в нашу компетенцию, да и опасно. Ну, вычислим, поймаем, а после этого граффитчики Московской области соберутся вместе, приедут к нам и разрисуют все поезда. На раскрашивание одного уходит минута. Они срывают стоп-кран, и пока машинист две минуты откачивает воздух в тормозах, граффитчики успевают разрисовать состав.

– Самые непредсказуемые пассажиры – футбольные болельщики. Они доставляют неприятности?

– Думаю, силовыми методами не справиться. Постоянно обращаемся в полицию, составляем акты порчи имущества, выставляем претензии, оцениваем ущерб, но результат нулевой. На мой взгляд, с граффитчиками нужно договариваться и разрешать им разрисовывать старые составы, идущие на утилизацию, ведь ежегодно списывается какое-то количество вагонов.

Беседовала Светлана Казанцева

СЕРВИС

Качественный отдых

ВОКЗАЛЬНЫЕ ГОСТИНИЦЫ ОБЪЕДИНЯТ В СЕТЬ

ДИРЕКЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОКЗАЛОВ ОАО «РЖД» проведёт 9 декабря открытый аукцион по организации и управлению сетью комнат длительного отдыха (КДО) на вокзалах.

Как рассказали в службе маркетинга ДЖВ, с победителем аукциона заключат партнёрское соглашение о создании предприятия, которое будет заниматься управлением и благоустройством комнат длительного отдыха (КДО) – гостиницами в течение 20 лет, то есть до конца 2031 года.

Участники аукциона будут бороться за создание сети КДО, в первую очередь, которой войдут комнаты на трёх столичных вокзалах (Ленинградском, Павелецком, Казанском), а также на вокзалах Нижнего Новгорода и Ростова-на-Дону. Однако дирекция оставляет за собой право возможного увеличения количества передаваемых сетевому партнёру комнат. При этом часть площадей победитель аукциона сможет сдавать в субаренду, но только по письменному согласию с ДЖВ.

Согласно современным нормативам по проектированию КДО располагают

на вокзалах, где расчётная вместимость составляет более 300 пассажиров. Эти комнаты предназначены для ночлега пассажиров, ожидающих поезда.

В дирекции пояснили, что сетевой подход направлен на предоставление пассажирам качественных услуг. На основе ранее проводимых розничных торгов трудно было выстроить единый формат обслуживания. Привлекая сетевые операторы, ДЖВ организует подход, когда пассажири на вокзале независимо от того, в каком городе он находится, будут предоставляться единые качественные услуги.

При этом стоимость услуг здесь будет не выше, чем в гостиницах. Будут предусмотрены разные категории номеров, включая люкс. Так называемый сетевой подход был одобрен президентом компании и активно внедряется начиная с 2009 года. «Дирекция уже предлагает семнадцать различных сетевых услуг. КДО станет новой. Мы хотим привлечь компании, которые смогут оказывать качественный стандартизованный сервис для всех», – отметил начальник сектора коммуникаций ДЖВ Дмитрий Писаренко.

Марьяна Балашкина

Сотрудничество

Встреча в Тихвине

ВВЕДЕНИЕ В ДЕЙСТВИЕ ТВСЗ

ПОЗВОЛИТ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ ВЫЙТИ НА НОВЫЙ УРОВЕНЬ

ВЧЕРА РУКОВОДИТЕЛЬ АДМИНИСТРАЦИИ ПРЕЗИДЕНТА СЕРГЕЙ НАРЫШКИН И ПЕРВЫЙ ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ОАО «РЖД» Вадим Морозов посетили готовящийся к запуску Тихвинский вагоностроительный завод в Ленинградской области.

Они ознакомились с ходом пусконаладочных работ на вагоносборочном производстве, ведущихся в рамках подготовки нового предприятия к официальному запуску. Делегация пообщалась с сотрудниками завода, осмотрела роботизированные сборочные линии и будущую продукцию предприятия – вагоны нового поколения на базе инновационной тележки Barber S-2-R с повышенной грузоподъёмностью. «Эти технологии будут выгодны и потребителю, поскольку большая грузоподъёмность напрямую отражается и на себестоимости продукции», – отметил Вадим Морозов.

Производственная мощность завода составляет 13 тыс. грузовых вагонов, 90 тыс. тонн крупного и среднего железнодорожного литья, а также 65 тыс. колёсных пар в год.

Вагоносборочное и литейное производства интегрированы в единый технологический комплекс. Установленное на заводе оборудование и применяемые технологии характеризуются высокой степенью автоматизации и роботизации.

Массовое применение производимых ТВСЗ вагонов и литейной продукции даст значимый эффект. Будут снижены затраты на текущее содержание путей за счёт снижения воздействия новых вагонов на путь. На российском рынке уменьшится дефицит качественного крупного и среднего железнодорожного литья. За счёт повышения скорости движения порожних вагонов станет возможным рост оборачиваемости вагонного парка, что приведёт к снижению эксплуатационных расходов на содержание подвижного состава.

Завод на стадии запуска уже обеспечил себя заказами до 2015 года. Сегодня заключены долгосрочные договоры на поставку вагонов с такими компаниями, как Первая грузовая компания, Вторая грузовая компания, «Грансгарант», Независимая транспортная компания, «Нефтетранс Сервис».

Сергей Нарышкин отметил, что «в силу интеграционных процессов в рамках будущего Евразийского союза роль транспортного машиностроения и значение предприятия в Тихвине будут возрастать».



Вадим Морозов и Сергей Нарышкин (в центре) осмотрели новое производство

Запуск нового производства может положительно повлиять и на российский рынок вагоностроения. Ведь дефицит подвижного состава напрямую повлияет на стоимость вагонов. Она завышена. По мнению Вадима Морозова, такая цена продиктована спросом, а не действительной стоимостью продукции машиностроения. Первый вице-президент ОАО «РЖД» рассказал Сергею Нарышкину о реализации мероприятий по обеспечению потребностей промышленности и населения страны в перевозках с одновременным снижением их себестоимости и внедрением более прогрессивных технологий перевозочного процесса.

Игнат Вьюгин

Справка «Гудка»

Запуск вагоносборочного производства Тихвинского вагоностроительного завода запланирован в конце этого года, запуск литейного производства – в первой половине 2012-го. Общий объём капитальных затрат – \$1,2 млрд. В реализацию проекта уже вложено более \$1 млрд. Сегодня на предприятии работают более 1300 человек. При выходе на проектную мощность общее количество новых рабочих мест составит свыше 3500. Для обеспечения жильём работников завода в трёх микрорайонах Тихвина завершается строительство жилых домов, в настоящий момент в эксплуатацию уже введены более 1200 квартир.

Происшествие

Пожар на воде

Трёхпалубный теплоход «Сергей Абрамов», на борту которого вчера произошёл сильный пожар, наполовину затонул. Пожар на корабле начался около 4 часов утра 14 ноября, весь Северный речной вокзал в российской столице, где было пришвартовано судно, был задымлён настолько, что сотрудникам дорожной полиции пришлось ограничить движение по проходящему поблизости Ленинградскому шоссе. Площадь пожара превысила 1,5 тыс. кв. м, в МЧС ему присвоили третью категорию сложности по пятибалльной шкале. На борту, по предварительным данным, находился 21 человек, из них 20 успели эвакуироваться, а ещё один официально числился пропавшим без вести. Полностью пожар потушили лишь к 17 часам, к этому времени кормовая часть судна уже ушла под воду. Рассматриваются две версии возникновения пожара – неосторожное обращение с огнём и неисправность электропроводки корабля.

Иван ГРЕБЕННИКОВ

Гудок 1520

МЫ ИДЁМ ОДНИМ ПУТЕМ!
ТРАНСПОРТНОЕ ОБОЗРЕНИЕ
ПРОСТРАНСТВА 1520
СТРАНЫ СНГ И БАЛТИИ
ОБЩИЙ СТАНДАРТ
ОБЩИЙ ПУТЬ
ОБЩИЕ НОВОСТИ
ОДНИМ ПУТЕМ!

ПОДПИСНОЙ ИНДЕКС: 19994
ПО ВОПРОСАМ ПОДПИСКИ:
(495) 262-89-69; PODPISSKA@GUDOK.RU
WWW.GUDOK.RU/1520



ПРОБЛЕМА

Ставка в порт

>Начало | 1

С ним не согласен советник Союза российских грузовладельцев, бывший замминистра морского транспорта Виталий Зaborашенко. Он полагает, что в нынешних условиях единого тарифа создать практическую невозможна, поскольку порт утратил своё единство как административная единица, распавшись на государственную часть и отдельные терминалы, а бывшую единую структуру «Софрафахта» также заменили разные компании, у которых цены – коммерческая тайна. «Как это всё свести вместе, я не представляю, тем более что в некоторых портах есть конкурирующие между собой стивидорные компании», – говорит Виталий Зaborашенко. Один из экспертов утверждает, что вопрос о сквозной тарифной ставке напрямую связан и с процессом унификации тарифов по второму и третьему разделу Прейскуранта 10-01, который устанавливает пониженный тариф на перевозки по железной дороге в морские порты по сравнению с сухопутными пограничными переходами. Это требование ВТО, и унификация должна быть завершена в 2013 году. «Российские порты находятся в жёсткой конкуренции с прибалтийскими и украинскими, и им нужно, чтобы железнодорожные тарифы сохранились на низком уровне, – считает эксперт. – Сквозная ставка приведёт к повышению тарифов для РЖД и, соответственно, понижению доли для портовиков». Тем не менее вопрос о создании сквозного тарифа становится всё более актуальным, поскольку на саммите АТЭС в Гонолулу обсуждался вопрос о подключении зарубежных дальневосточных портов к российской железнодорожной инфраструктуре. По словам помощника президента Аркадия Дворковича, Россия планирует стать серёзным игроком при транспортировке между Европой и Азией. Так что не исключено, что проблема сквозной ставки будет решаться на уровне правительства.

Упростить и ускорить формирование единой сквозной ставки могло бы увеличение присутствия железнодорожного перевозчика в морских портах. Владимир Якунин полагает, что РЖД единица не единственная компания, которая прямо заинтересована в том, чтобы грузооборот был активнее. В Минэкономразвития не исключают возможности увеличения РЖД своей доли в портовых активах. «Мы договорились с ОАО «РЖД», что оно совместно с инвестиционными фондами проведёт анализ инвестиционной программы компании. И если расчёты покажут, что при увеличении доли РЖД в портах будет заметный экономический эффект, то покупка пакетов акций возможна», – заявили «Гудку» в Минэкономразвития.

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ

РАЗБОР

Предел внимательности

СОСТАВИТЕЛЕЙ ПОЕЗДОВ ОБУЧАТ НАВЫКАМ ПОМОЩНИКОВ МАШИНИСТОВ, А ЧЛЕНОВ СЕМЕЙ ЛОКОМОТИВНЫХ БРИГАД ПОПРОСЯТ БЕРЕЖНЕЕ ОТНОСИТЬСЯ К СВОИМ БЛИЗКИМ

Юго-Восточная магистраль намерена передать в правоохранительные органы материалы комиссии по расследованию случая жёсткой сцепки маневрового локомотива с хвостовым вагоном поезда Новосибирск – Белгород.

– Этот случай я расцениваю как покушение на здоровье пассажиров. Не должно быть так, чтобы человек, купивший билет на поезд, оказывался в больнице, – так прокомментировал своё решение передать материалы в правоохранительные органы начальник дороги Анатолий Володько, возглавлявший комиссию по расследованию ЧП, случившегося 9 ноября.

По его словам, похожий случай 10 октября 2010 года, когда под Тамбовом локомотив при подобных обстоятельствах столкнулся с пассажирским поездом, не должен повторяться снова и снова.

– Тогда происшествие было ещё более серьёзным. Да, виновники аварии лишились работы, но добивались их осуждения, хотя бы и условного. Но за такое серьёзное преступление они не понесли никакой ответственности! Сейчас правоохранители должны расследовать случившееся в Воронеже. Пострадали люди, виновник должен держать ответ, мы настроены на это, – отметил Анатолий Володько. – Пять пассажиров по-прежнему в больнице.

Пока же по результатам расследования ясно, что машинист, который при маневровых работах столкнулся на скорости 14 км/ч с хвостовым вагоном пассажирского поезда, потерял бдительность из-за того, что накануне поссорился с женой, которая заявила о разводе.

– Я плохо почувствовал себя на подходе к пассажирскому. Сознание будто провалилось, в себя пришёл уже в непосредственной близости от хвостового вагона. Применил экстренное торможение, но оно не дало результата, – объясняет машинист эксплуатационного депо Воронеж-Курский Владимир Шурупов, который уже два года работает на маневровом локомотиве ЧМЭ3, прекрасно знаком с техникой выполнения манёвров. Работая в одно лицо, Владимир Шурупов неоднократно выполнял аналогичные операции.

Однако разбор случившегося показывает, что к моменту столкновения он мог неадекватно оценить обстановку.

– Когда я беседовал с машинистом после случившегося, он не смог вспомнить, что недолго до выдвижения на шестой путь для отцепки пяти пассажирских вагонов производил манёвры в западном парке



Манёвры, особенно с пассажирскими составами, должны быть предельно аккуратны

станицы, – говорит начальник депо Андрей Краснов.

Однако машинист не попросил о подмене перед сменой.

– Я мог это сделать, но боялся подвести инструктора и коллег, – говорит Владимир Шурупов, которого сразу после ЧП отстранили от работы, а вскоре он и вовсе её лишился.

– Если бы он позвонил заранее, я бы нашёл подмену. А ночью вообще сам бы приехал и занял его место. Но я уверен в своих ребятах и никогда не допускал мысли, что кто-то из них, в том числе и Владимир, мог совершить такое. Машинист грамотный, исполнительный, не допускает нарушений,

обратил внимание, что локомотив не тормозит для остановки за 10 м до хвостового вагона, как положено по инструкции.

– Я собирался выходить, встал и отвлёкся на настройку радио, когда произошло столкновение. Обычно Шурупов, с которым уже отработали пять смен, эта была шестая, всегда останавливался, где нужно. Поэтому я был в нём уверен, – объясняет помощник составителя Валерий Седых.

Он также признался, что если бы машинист вдруг стало плохо и тот вдруг потерял сознание, то он не смог бы остановить локомотив, так как не знает, как это делать.

В связи с открывшимися в результате расследования обстоятельствами решено всех составителей при манёврах с машинистом, работающим в одно лицо, обучить основным навыкам помощника машиниста, чтобы они могли не только контролировать ситуацию, но и остановить локомотив.

– Экстренные ситуации нужно отработать во всех депо, на всех станциях. Люди должны до автоматизма знать простой алгоритм действий для предотвращения чрезвычайных происшествий, – сказал Анатолий Володько.

Также решено разослать письма всем машинистам и помощникам – а их на дороге 6481 – и их семьям. В послании решено обратиться не только к локомотивщикам, которым ещё раз будет дано объяснение о последствиях нарушения служебных инструкций. Немаловажное место отведено и обращению к семьям членов локомотивных бригад, которые должны с пониманием относиться к своим близким, у которых настолько ответственная профессия.

Однако дело не ограничивается лишь работой с людьми.

– Маневровые локомотивы нужно оснастить техническими средствами, которые смогут в случае необходимости сами их остановить. Есть система «Призма», которая, как парктроник на автомобиле, учитывает расстояние до объекта и скорость движения. В случае необходимости она даст команду на остановку, если машинист по какой-то причине не реагирует. Мы предлагаем включить средства на оснащение маневровых локомотивов такими или аналогичными системами в инвестиционную программу ОАО «РЖД» на следующий год, – отметил начальник Юго-Восточной дирекции тяги Андрей Чистяков.

Сергей Михаилев, соб. корр. «Гудка»
Воронеж

СЕРВИС

Терпеливым в награду

ПРИГОРОДНЫЙ ПЕРЕВОЗЧИК РАЗВИВАЕТ КАССОВОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

На станции Сейма открылось вокзальное здание, не работавшее два года.

Как же были удивлены первые пассажиры, обратившиеся в кассу: помимо билетов каждому вручили ручки с железнодорожной символикой, расписания поездов и магниты «Я всегда оплачиваю свой проезд!». Подарки приготовили Горьковская дирекция по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении и ОАО «Волго-Вятская пригородная компания» (ВВПК).

Деревянному зданию вокзала около 140 лет. В 2009 году его признали аварийным и закрыли. С той поры пассажиры покупали билеты у разъездного кассира, а электричку ждали на платформе. Но дирекция решила отремонтировать здание, и накануне зимы пассажиры получили уютный и теплый зал ожидания. А компания-оператор установила кассовое оборудование.

В последние два десятилетия кассы на многих станциях и остановках в зоне действия ВВПК были закрыты, чтобы снизить эксплуатационные расходы. Но анализ летних перевозок показал, что в некоторых точках их рационально восстановить. Это снизило бы нагрузку на разъездных кассиров и ускорило проверку билетов. И выручка могла бы вырасти.

«С мая по сентябрь мы перевезли около 13 млн пассажиров. Это на 3% больше по сравнению с прошлогодним периодом, – сообщил и.о. генерального директора ВВПК Василий Островский. – Самыми востребованными направлениями стали участки от Нижнего Новгорода до Семёнова и Гороховца. По ним проехало больше трети пассажиров. На станции Сейма – одном из таких участков – мы и восстановили вокзал с кассовой продажей билетов».

Ранее кассы и залы ожидания вновь открылись на станциях Кожевенное и Металлист, обслуживающих Богородск и Павлову. Таким образом, этой зимой ВВПК организует кассовую продажу билетов на 95 станциях и остановочных пунктах. В следующем году на вокзалах в Нижнем Новгороде, Владимире, Муроме, Коврове, Линде, Кирзове и Семёнове установят 30 терминалов самообслуживания. Это позволит избежать больших очередей у касс.

Николай Морохин

ТЕХНОЛОГИЯ

Открыть люки

ПОРТОВИКИ СУМЕЮТ БЫСТРО И БЕРЕЖНО РАЗГРУЗИТЬ ЗЕРНО ИЗ ВАГОНОВ



Фото: РИА Новости

Во Владивостокском морском торговом порту (ВМТП) проведены испытания по обработке новых моделей зерновозов.

Отгрузка зерна шла по прямому варианту «вагон – судно» с использованием краново-вой техники.

Работая спарено, два порталных крана снимают с колесных пар гружёный вагон-хоппер. Используя траперсную раму со стропами, они переносят его в положение над судном. Одновременно с этим два докера поднимаются на заранее подвешенную к хопперу платформу и открывают разгрузочные люки. Зерно высыпается в трюм. На одну операцию уходит 15 минут.

Технология, позволяющая ускорить перевалку зерна, была внедрена в ВМТП несколько лет назад. Однако конструктивные

транспортники постараются, чтобы хороший урожай зерновых не заливался на местах

особенности новых вагонов, у которых увеличен объём кузова, не позволяли применять порядок застропки, который используется при работе с подвижным составом старого образца.

«С учётом технологических нюансов этих зерновозов в конструкцию траперсной рамы были внесены изменения: смонтированы дополнительные проушины, изготовлены специальные сегменты для застропки. Грузозахватные приспособления успешно прошли испытания и вскоре будут введены в постоянную эксплуатацию», – сообщили в порту.

Тем самым, не снижая интенсивности, порт сможет обрабатывать как старые, так и

новые зерновозы. Это актуально в свете увеличения работы с данной номенклатурой.

По словам гендиректора ОАО «ВМТП» Владимира Корчанова, за десять месяцев 2011 года здесь перегружено 59,2 тыс. тонн зерновых. Экспорт составил 48,3 тыс. тонн, каботаж – 10,9 тыс. тонн. Существующие же производственные мощности стивидора позволяют обрабатывать по прямому варианту до 1 млн тонн зерна в год.

На Дальневосточной дороге за десять месяцев 2011 года погрузка зерновых выросла. Отгружено 63,9 тыс. тонн зерна, что выше прошлогоднего уровня на 37,6%. Кроме того, увеличена погрузка прочей сельхозпродукции – 199,6 тыс. тонн, это больше на 12,2%.

Павел Усов,
соб. корр. «Гудка»
ХАБАРОВСК

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

«Поезд здоровья» вернулся из рейса

Более 2 тыс. жителей отдалённых населённых пунктов Хабаровского края побывали на приёме у медиков передвижного консультативно-диагностического центра «Терапевт Матвей Мурдов» в рамках акции «Поезд здоровья». Она проводилась краевым правительством совместно с Дальневосточной железной дорогой. За 16 дней специалисты врачебного центра преодолели около 2 тыс. км, посетив 14 станций.

Победили нефтегрузы

В январе – октябре Горьковская магистраль погрузила более 33,3 млн тонн грузов, что на 5,5% ниже уровня аналогичного периода прошлого года. В том числе было перевезено: нефтегрузов – около 13,9 млн тонн, чёрных металлов – 2,3 млн тонн, химических удобрений – 1,5 млн тонн, промышленного сырья – 1,5 млн тонн, леса – 3 млн тонн.

Прибалтике поможет Еврокомиссия

Латвия, Литва и Эстония создадут совместное предприятие для строительства скоростной железной дороги Rail Baltic. Как заявил премьер-министр Эстонии Андрес Ансип, штаб-квартира будущего СП будет расположена в Риге.

В проекте, возможно, примет участие Польша.

По словам главы кабинета министров Латвии Валдиса Домбровскиса, Еврокомиссия готова профинансировать 85% проекта.

Rail Baltic от Таллина до литовско-польской границы оценивается в \$3,5 млрд. Проект предусматривает строительство скоростной магистрали до Варшавы, а затем – до Берлина.

По сообщениям
КОРРЕСПОНДЕНТОВ «ГУДКА»
И ИНФОРМАЦИОННЫХ АГЕНТСТВ

КООПЕРАЦИЯ

Газовый альянс

ДВА ОПЕРАТОРА РЕАЛИЗУЮТ СОВМЕСТНЫЙ ПРОЕКТ В СФЕРЕ ДОСТАВКИ УГЛЕВОДОРОДОВ



IX МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ
РЫНОК ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ
ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ И ПАРТНЕРСТВО

Группа компаний RAIL GARANT и ЗАО «СИБУР-Транс» (транспортная «дочка» холдинга «СИБУР») заключили соглашение о совместном развитии проекта по перевозке сжиженных углеводородных газов в вагонах-цистернах. По условиям сделки RG покупает подвижной состав и передаёт его в аренду партнёру.

Соглашение обязывает одну из дочерних компаний RG – ООО «Рейл Актив Оператор» – закупить 400 газовых вагонов-цистерн производства ОАО «Азовмаш», чтобы впоследствии передать их в долгосрочную аренду ЗАО «СИБУР-Транс». Срок аренды – до 2015 года. Все вагоны будут введены в эксплуатацию до конца 2011 года. В октябре были переданы первые 100 единиц подвижного состава, в ноябре и декабре будут поставлены по 200 вагонов ежемесячно.

Как сообщил «Гудку» управляющий директор ООО «Рейл Актив Оператор» Юрий Шамардин, приобретение подвижного состава осуществляется по лизинговой схеме. В настоящее время партнёры обсуждают вопрос дальнейшего увеличения парка газовых вагонов-цистерн до 1 тыс. единиц.

В СЕГМЕНТЕ ПЕРЕВОЗОК СЖИЖЕННОГО ГАЗА ОПЕРАТОРЫ СТАРАЮТСЯ УЙТИ ОТ КОНКУРЕНЦИИ

«Для нас данный контракт ценен тем, что он долгосрочный. Полученные вагоны мы будем использовать для перевозки продукции нефтехимического холдинга «СИБУР», – отметил генеральный директор ЗАО «СИБУР-Транс» Максим Зинченко.

Аналитик «Инвесткафе» Дмитрий Адамидов считает это сотрудничество взаимовыгодным. «Такое партнёрство – это вполне логичное явление, на любом рынке услуг компании всегда где-то конкурируют, где-то сотрудничают, и рынок перевозок не исключение. Здесь логика очень простая – компании зарабатывают вместе: Rail Garant на лизинге, а «СИБУР-Транс» на операционной деятельности – увеличивает подвижной состав, не вкладывая больших средств», – отметил он.

Аналитик «Тройки Диалог» Дмитрий Васильев полагает, что совсем не масштабы определяют значимость соглашения.

«Подумайте сами: сейчас сдаются в аренду 400 газовых вагонов-цистерн, а общий парк этого специализированного состава, курсирующий по России, составляет свыше 30 тыс. вагонов, но для рынка таких вагонов эта цифра является крупной. С другой стороны,

делают интересна тем, что Rail Garant впервые занялся таким видом подвижного состава. Сейчас RG реализует совместный проект с «СИБУР-Трансом», только передаёт вагоны в аренду, а в ближайшем будущем, возможно, расширит парк газовых цистерн и начнёт возить СУГ самостоятельно. То есть такое партнёрство – это и своего рода «пробный шаг» для Rail Garant, и в то же время гарантия своевременного вывоза продукции с предприятий холдинга «СИБУР», – считает Дмитрий Васильев.

Как уверен эксперт УК «Солид Менеджмент» Андрей Левшин, совместное предприятие этих компаний могло бы занять специализированную нишу на рынке перевозок сжиженного углеводородного газа.

«СУГ – это не только продукт газовой, но и химической промышленности, и, по прогнозам самого «СИБУР», скоро на этом рынке может возникнуть профицит, так как Минприроды требует от нефтяников перевести на 95-процентное использование попутного нефтяного газа, что откроет для партнёров новые горизонты», – полагает Андрей Левшин.

Маргарита Меньшакова
Константин Мозговой

Новейшие
дискуссионные форматы

**Около 1000 участников
разных стран**

**Более
20 стран мира**

8 лет истории

14–15 декабря 2011

Гостиница Ренессанс Москва Монарх Центр Отель

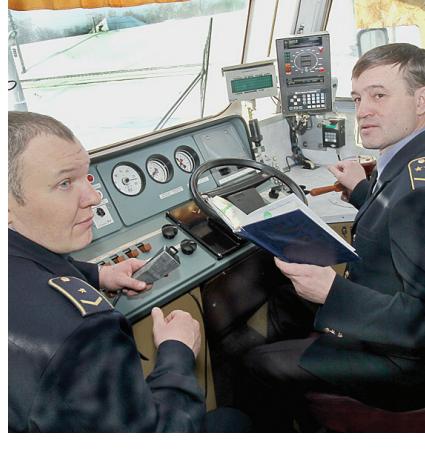
ВСЁ ПО ПЛАНУ

С 1 ноября все региональные дирекции перешли в состав Дирекции тяги. Формирование вертикали управления эксплуатационным комплексом локомотивного хозяйства должно завершиться до конца года.

Кадры

Не теряя времени

Протяжённость плеч будет пересмотрена



За наличие бригад отвечает Дирекция тяги, а движенцы – за эффективность их использования

Численность локомотивных бригад в целом по сети позволяет обеспечивать перевозки.

Рациональное использование рабочего времени локомотивных бригад по-прежнему играет жизненно важную роль в обеспечении ритмичности эксплуатационной работы. Среди приоритетных задач по совершенствованию технологий грузовых перевозок, которые решаются компанией, – не только улучшение производительности и надёжности работы локомотивов, но повышение эффективности работы локомотивных бригад.

Как сообщили в Дирекции тяги, в результате принятых мер по укомплектованию штата численность локомотивных бригад составляет более 122,5 тыс. человек – на 5 тыс. больше, чем в начале года.

Между тем проблема использования рабочего времени локомотивных бригад на сети по-прежнему требует срочных решений, направленных на нормализацию положения с эксплуатационной работой и соблюдение трудового законодательства.

Как отмечают в дирекции, из-за отсутствия должного контроля за рабочим временем локомотивных бригад допускаются нарушения в организации их работы. Это негативно влияет на обеспечение гарантированной безопасности движения поездов и ведёт к значительным потерям численности бригад.

Общее время установленных нормативов оброта локомотивной бригады по сравнению с 2010 годом возросло на 37,4%.

Практически ежесуточно на железных дорогах допускаются случаи отмены яров локомотивных бригад по причине несвоевременного подвода и готовности к отправлению поездов, отсутствия локомотивов, возврата локомотивных бригад со станций отправления в депо. Ежемесячно эксплуатационные локомотивные депо вынуждены выдавать дополнительное количество локомотивных бригад, не предусмотренное плановым заданием.

На седьмом заседании Ассамблеи начальников железных дорог, проведённом 21–22 июля текущего года, было принято решение о разграничении ответственности между Центральной дирекцией управления движением и Дирекцией тяги за содержание использования тяговых ресурсов и локомотивных бригад.

Теперь в ответственности Дирекции тяги – обеспечение наличия локомотивов и локомотивных бригад, а Центральной дирекции управления движением – эффективность их использования в перевозочном процессе.

Как отмечают в дирекции, планируется пересмотр протяжённости плеч обслуживания локомотивных бригад грузового движения на основе фактической участковой скорости и установление режима непрерывной работы продолжительностью не более 10 часов.

Планирование и выдача локомотивов и локомотивных бригад в грузовом движении будут осуществляться только на основании сухой заявки по трёхчасовому интервалу с указанием времени отправления поезда, его веса и станции назначения.

Также планируется переход на бесконную систему управления деятельностью локомотивных бригад с разделением функциональных обязанностей между машинистами-инспекторами и машинистами-инструкторами.

Всё по плану

С 1 ноября все региональные дирекции перешли в состав Дирекции тяги. Формирование вертикали управления эксплуатационным комплексом локомотивного хозяйства должно завершиться до конца года.

Дирекция тяги становится единственным центром ответственности за обеспечение эксплуатационной работы, содержание локомотивного парка, подготовку, обучение и использование локомотивных бригад.

В октябре на заседании правления компании были подведены итоги формирования вертикали, которое началось в 2009 году.

За 2010 год в составе железных дорог сформированы дорожные дирекции тяги.

Целевая модель реформы локомотивного хозяйства РЖД изначально предполагала формирование системы, включающей Дирекцию тяги, Дирекцию по ремонту тягового подвижного состава, заводы и сервисные структуры.

На первом этапе было проведено реформирование заводов по капитальному ремонту локомотивов и производству запасных частей. Создано дочернее общество – ОАО «Желдорреммаш» на базе 10 локомотиворемонтных заводов. В их числе заводы по ремонту электровозов: Екатеринбургский, Ростовский, Новосибирский, Челябинский, Улан-Удэнский, Ярославский; по ремонту тепловозов: Астраханский, Воронежский, Оренбургский, Уссурийский.

В перспективе ОАО «Желдорреммаш» должно обеспечить всю потребность локомотивного хозяйства в заводском ремонте локомотивов, локомотивного оборудования и поставках запасных частей.

Вторым этапом реформирования стало разделение локомотивных депо и департамента локомотивного хозяйства на две составляющие – «Эксплуатация» и «Ремонт», создание вертикали управления Дирекции по ремонту тягового подвижного состава.

С начала хозяйственной деятельности Дирекции по ремонту тягового подвижного состава в её состав с железных дорог было передано 16 территориальных дирекций со 111 ремонтными локомотивными депо, в которых трудятся свыше 66 тыс. человек.

На третьем этапе реализуются основные задачи по оптимизации локомотивного комплекса в условиях создания холдинга «РЖД». В текущем году будет завершена работа по выделению Дирекции тяги в единую вертикаль управления и начнётся её полноценная хозяйственная деятельность.

Становится очевидным, что в новых условиях деятельности Дирекции тяги нельзя эффективно управлять локомотивным комплексом, используя старые методы и показатели работы и воздействуя старыми рычагами управления, на основе существующих нормативных документов и критерии оценки.

Основой создаваемой вертикали Дирекции тяги – единого центра ответственности за работу локомотивного хозяйства – должно стать общее управление при частными структурами локомотивного комплекса через формирование бюджета затрат ОАО «Желдорреммаш», Дирекции

Реформа

Центр ответственности

ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ СТАНУТ РЕШАТЬ АДРЕСНО И ДЕТАЛЬНО



Локомотивное хозяйство переходит на полигонную технологию работы объединённым парком

по ремонту тягового подвижного состава, сервисных компаний. Они будут защищать свои бюджеты в Дирекции тяги с дальнейшим утверждением руководством компаний.

Существенные изменения за последние два года произошли в структуре управления железнодорожными дорогами. У начальников магистралей появились новые функции корпоративной координации и управления. Создан институт заместителей начальников железнодорожных дорог по регионам. Как отметил президент компании Владимир Якунин на итоговом заседании правления в конце прошлого года, «таким образом, правление последовательно формирует условия для становления на базе дорог региональных корпоративных центров». Ключевыми задачами в области построения системы управления в 2011 году являются: продолжение формирования управляемых вертикалей, в первую очередь дирекций инфраструктуры и тяги, отработки регламентов их взаимодействия, а также увеличение роли начальников железнодорожных дорог как руководителей региональных корпоративных центров. Но основными показателями результативности от реорганизации системы управления должны стать экономические и технологические эффекты.

Создание вертикали Дирекции тяги предполагает более детальное и адресное воздействие на решение проблемных вопросов, основанное на скординированном взаимодействии с начальниками железных дорог. В частности, можно отметить полигонную технологию эксплуатационной работы объединённым локомотивным парком.

Такая технология является базовым принципом оптимизации системы ремонта локомотивного парка и заключается в следующих новациях: локомотив ремон-

тируется там, где эксплуатируется, учитываются возможности не только одной железной дороги, но и соседей, а рост КТГ (коэффициент технической готовности) достигается за счёт сокращения количества отцепов. Как результат – сокращение расходов на транспортировку, на закупку нового ТПС и оптимизация оборотного капитала. Согласно плану НТР ОАО «РЖД» на 2010–2011 годы, где предусмотрены работы по оптимизации системы ремонта локомотивов, полигон обращения локомотивов должны быть определены и закреплены до 2020 года, также проводится работа по

определению парка каждого полигона с учётом планов по обновлению (списанию) подвижного состава.

С началом сформированной на данный момент Дирекции по ремонту тягового подвижного состава был вскрыт ряд проблем, которые до момента разделения остались нерешёнными внутри хозяйства и дорог. Выделяемые железным дорогам для разделения хозяйства средства расходовались из расчёта 30% на закупку новых запасных частей и 70% – на восстановление ремонтопригодных. В результате этого на текущий момент от 44% до 62% основного

также техники являются базовым

принципом оптимизации системы ремонта локомотивного парка и заключается в

следующих новациях: локомотив ремон-

тируется там, где эксплуатируется, учитываются возможности не только одной

железной дороги, но и соседей, а рост КТГ

(коэффициент технической готовности)

достигается за счёт сокращения количества отцепов. Как результат – сокращение

расходов на транспортировку, на закупку

нового ТПС и оптимизация оборотного

капитала. Согласно плану НТР ОАО «РЖД» на

2010–2011 годы, где предусмотрены работы

по оптимизации системы ремонта локомотивов, полигон обращения локомотивов

должны быть определены и закреплены

до 2020 года, также проводится работа по

определению парка каждого полигона с

учётом планов по обновлению (списанию)

подвижного состава.

С началом сформированной на данный

момент Дирекции по ремонту тягового

подвижного состава было вскрыто ряд про-

блем, которые до момента разделения оста-

лись нерешёнными внутри хозяйства и

дорог. Выделяемые железным дорогам для

разделения хозяйства средства расходова-

лись из расчёта 30% на закупку новых запа-

сных частей и 70% – на восстановление

ремонтопригодных. В результате этого на

текущий момент от 44% до 62% основного

также техники являются базовым

принципом оптимизации системы ремонта

локомотивного парка и заключается в

следующих новациях: локомотив ремон-

тируется там, где эксплуатируется, учитываются возможности не только одной

железной дороги, но и соседей, а рост КТГ

(коэффициент технической готовности)

достигается за счёт сокращения количества отцепов. Как результат – сокращение

расходов на транспортировку, на закупку

нового ТПС и оптимизация оборотного

капитала. Согласно плану НТР ОАО «РЖД» на

2010–2011 годы, где предусмотрены работы

по оптимизации системы ремонта локомотивов, полигон обращения локомотивов

должны быть определены и закреплены

до 2020 года, также проводится работа по

определению парка каждого полигона с

учётом планов по обновлению (списанию)

подвижного состава.

С началом сформированной на данный

момент Дирекции по ремонту тягового

подвижного состава было вскрыто ряд про-

блем, которые до момента разделения оста-

лись нерешёнными внутри хозяйства и

дорог. Выделяемые железным дорогам для

разделения хозяйства средства расходова-

лись из расчёта 30% на закупку новых запа-

сных частей и 70% – на восстановление

ремонтопригодных. В результате этого на

текущий момент от 44% до 62% основного

также техники являются базовым

принципом оптимизации системы ремонта

локомотивного парка и заключается в

следующих новациях: локомотив ремон-

тируется там, где эксплуатируется, учитываются возможности не только одной

железной дороги, но и соседей, а рост КТГ

(коэффициент технической готовности)

достигается за счёт сокращения количества отцепов. Как результат – сокращение

расходов

Актуальная тема

Стоим, брат, стоим

НА РАБОТЕ ЛОКОМОТИВНЫХ БРИГАД ОТРАЖАЕТСЯ СИТУАЦИЯ В ПЕРЕВОЗЧНОМ ПРОЦЕССЕ

Количество часов сверхурочной работы локомотивных бригад на сети железных дорог уже зашкалило за 11 млн. По сравнению с прошлым годом оно увеличилось в 2,5 раза.

Пять часов ожидания

Свой вклад в этот «рекорд» внесла и Свердловская железная дорога, хотя у неё не самый высокий абсолютный показатель среди других дорог. Но за 9 месяцев 2011-го натянуло более 1,2 млн часов сверхурочных. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года рост в 10 раз. Чем это объяснить? Любой специалист скажет: вероятно, увеличились объёмы работы и не хватает локомотивных бригад или они неэффективно используются.

Но объём грузовой работы на магистрали за 8 месяцев увеличился по сравнению с 2010 годом всего на 3,6%. Следовательно, бригады используют нерационально.

Машинист локомотивного депо Свердловск-сортировочный Александр Немчинов поезда водит почти 30 лет. Но так бездарно, как сейчас, время никогда не тратил.

— В Первоуральск, — рассказывает, — вывозят руду из карьера. Оттуда до Подволошина состав довёл (езды там 45 минут), а обратно поезда нет. Посыпают бригаду резервом обратно в Первоуральск, а там 3–4 часа ждёшь, пока поезд сформируют и осмотрят. Почему не сделать подачу по расписанию? Чтобы приехал, забрал состав и ни минуты лишней не стоял?

Но кому задать этот вопрос? Ведь все службы разделились на «вертикали», и у каждой свои задачи.

Три машиниста из того же депо — Александр Холманский, Рустам Кышмаев и Александр Килин — рассказывают ещё более удивительные истории.

Отправляют локомотивную бригаду на станцию Звезда. До неё от Екатеринбурга-сортировочного 10 минут езды. Но едут 50 минут и 8 часов сидят в локомотиве в ожидании отправления. Работают «тормозным башмаком».

Бывает и хуже. Вызывали бригаду на явку в 8.30 утра под поезд до Дружинина. А отправился он только в 16 часов. В 18 часов они прибыли на станцию Перегон и 12 часов ждали бригаду на подмену.

Жена звонит машинисту: «Ты где?» А тот отвечает: «Я ещё на работе...»

«Мы превратились в «сиделок» на локомотивах», — с горечью говорят машинисты. И вздыхают: раньше каждый диспетчер досконально знал свой участок — где можно увеличить скорость, где уменьшить. Машинист по «пощерке» и голограммам различал. А теперь старые кадры уходят; а новые сразу бросают в пекло — вот и результат.

Начальник депо Сергей Соловинин, которого я застал в его кабинете, был мрачнее тучи. Объёмы работы у эксплуатационного депо остались на уровне прошлого года, а сверхурочные у локомотивных бригад перевалили уже за 160 тыс. часов. На дороге, правда, не самый худший показатель, но это мало утешает. Растут ведь непроизводительные потери. Вот лишь несколько цифр. Следование локомотивных бригад пассажирами выключило из полезной работы 87 тыс. часов за 9 месяцев (рост на 40% к 2010 году). Увеличился и отрыв в пунктах оборота до 36,7 тыс. часов. Дольше стали стоянки на промежуточных станциях и в движении. Только в ожидании отправления поездов бригады проводят в среднем до 5 часов. Хорошенько дело! Пять часов в кабине локомотива в томительном ожидании и нервном напряжении...

— Плохо едем, — говорит начальник депо. — На тот участок, что раньше проезжали за



Пока стоял, снегом запорошило

6 часов, теперь тратим 12 часов. От станции Екатеринбург-сортировочный до Дружинина счёт диспетчера дорожного ЦУПа с показателями, которые учитывали бы эффективность использования локомотивных бригад. Всё и премии для локомотивных бригад за работу с «тяжеловесами» и более рациональное использование рабочего времени. Да вот только ситуация порой от них не зависит.

Кстати, отметив резкий рост непроизводительных затрат, на дороге решили ввести лицевой счёт диспетчера дорожного ЦУПа с показателями, которые учитывали бы эффективность использования локомотивных бригад. Всё и премии для локомотивных бригад за работу с «тяжеловесами» и более рациональное использование рабочего времени. Да вот только ситуация порой от них не зависит.

В ТОВАРИЩАХ СОГЛАСЬЯ НЕТ...
Главная беда в том, что движение на дороге серьёзно замедлилось.

— В прошлом году показатель участковой скорости на нашей дороге выполнялся, — говорит начальник Дирекции тяги Анатолий Крутко. — А сегодня мы едем со средней скоростью 26,4 км/ч при плане 35,8. Поэтому если раньше поезд, например, от Перми до Балезина вела одна бригада, то теперь — две.

По его словам, через работу локомотивных бригад сегодня высвечиваются все проблемы железнодорожного транспорта.

А они начинаются с Войновки. Возрос поток, и сортировка «захлебнулась». Раньше после выгрузки в Сургуте порожняк прямиком шёл на Западно-Сибирскую железную дорогу. А сегодня он идёт туда, куда приканут владельцы вагонов. Поток приходится сортировать в Войновке, а она на переработку его не рассчитана. Поэтому там регулярно скапливается около 70 составов, и они занимают 70 км путей, осложняя работу движеникам.

Ичерпаны пропускные способности и самого Сургутского участка. Он способен «переварить» 25 поездов в сутки, а туда порой направляется до 180 составов. И они стоят на подходах и на Транссибе, тем самым замедляя движение вагонопотоков.

Между тем в ЦУПе говорят, что если поезд преодолевает перегон на 1 минуту дольше установленного времени, то за 10 часов теряется целая «нитка» поездов.

Усугубляет дело эгоизм владельцев приватных вагонов. Так,

например, «Лукойлтранс» везёт в Сургут со станции Осенцы нефтепродукты в своих цистернах. А компания «Ново ГЭК» отгружает нефть из Сургута в Осенцы в своём подвижном составе. Почему не использовать его под сдвоенные операции? Хозяева не разрешают. А в результате поток удваивается, и это ещё более уменьшает пропускные способности железнодорожной линии.

Начальник Свердловской железной дороги Алексей Миронов в одном из интервью не случайно назвал проблему неуправляемого встречного передвижения порожних вагонов одной из острейших сегодня. Он привёл такие цифры: согласно расчётом, только через восемь самых крупных погрузочных станций магистриала в течение текущего года проследует беспрепятственно (!) более 2 тыс. поездов, а в их составе свыше 100 тыс. одних полувагонов. Помимо этого, приватный порожняк отстаёт и на станционных путях. Так, 27 сентября в ожидании погрузки простояло 19 тыс. вагонов — в три с лишним раза больше потребности. А они ведь тоже мешают движению на магистриалах.

Правда, в Дирекции по ремонту пути говорят, что в феврале дороги договаривались вместе «окниться», даже график составляли. Но потом он

Каменске-Уральском — 20 тыс., в Перми-сортировочной — 29 тыс. часов. При этом непроизводительные потери составили свыше 1,6 млн часов. Это равносильно потере 1155 работников локомотивных бригад.

Причина известна: общую непростую ситуацию на дороге усугубили летние путевые работы. Внесла дополнительный диссонанс в движение неслагаемость в проведении «окна» на смежных дорогах. Раньше их планировали на сетевой технологии, карту составляли, сроки согласовывали. Соседние дороги начинали «окниться» одновременно. Или если на Горьковской магистриали проводили «окно», то на Свердловской сразу уменьшали наряд на тягу. А сегодня система разбалансирована.

Правда, в Дирекции по ремонту пути говорят, что в феврале дороги договаривались вместе «окниться», даже график составляли. Но потом он

12 часов, а то и вовсе 6-часовые. Потом вообще пошла отмена и сдвиги. Путейцам пришлось уйти с главного хода на другие направления.

Впрочем, свою лепту в замедление движения поездов они внесли. Конечно, не без помощи смежных служб. К примеру, прошли «окно» 8 магистральных тепловозов, а дали 6, поэтому всю технику не успели вывезти на перегон и задействовать одновременно. В итоге выбились из графика. Но были и другие причины сбоев.

Так, 20 октября передержали «окно» на участке Екатеринбург-пассажирский — Шарташ почти на 1,5 часа, а на перегоне Екатеринбург-пассажирский — Екатеринбург-сортировочный и Усть-Тавда — Сетово — боролась за время на час. Только из-за передержки последнего «окна» на дороге было задержано 12 грузовых поездов на 28,9 часа. Добавьте к ним ещё 10 поездов, выбывших из графика из-за ре-

зы. Так, на 11 станциях от Екатеринбурга до станции Чепца и на 13 от Называевской до Екатеринбурга надо удлинить пути под 100 вагонов. Необходимо и 3-й главный путь, чтобы принять растущие грузопотоки. Но где взять инвестиции и как это сделать это под «колёсами поездов» — вот вопрос.

Обсуждали мы с Игорем Ивановичем и идею регламента ответственности за нерациональную организацию работы локомотивных бригад, который сегодня разрабатывается специалистами дороги. Поможет ли он?

— Идея этой сто лет в обед, — ответил профсоюзный лидер. — Думаю, что технически это сделать сложно. Кто будет решать: чья вина? И по каким критериям?

Не могла я не задать вопрос: а почему профкомы вело реагирование на рост сверхурочных часов, да и сами машинисты теряли?

Ответ удивил: да они ведь в зарплате мало теряют. Раньше машинисту, когда он ехал, платили одну ставку, а за простой — другую. Потом перешли к более прогрессивной оплате труда. И теперь тарифная ставка одна — едешь или сидишь. Вот и получили высокоплачиваемого сторожа на локомотиве.

А начальник депо Сергей Соловинин с этим смириться не хочет. И шлёт в ЦУП телеграмму за телеграммой. Факты в них просто убийственные: «...20 октября машинист Ка-сымов следовал пассажиром до станции Северка, оттуда с поездом до станции Екатеринбург-сортировочный (простой в ожидании отправления составил более 7 часов). Общее время работы — 11 часов 35 минут. Полезной работы всего... 39 минут». И это пример не единственный. В тот же день машинист Винокуров отправлен пассажиром до станции Решеты, оттуда с поездом до Екатеринбурга-сортировочного (простой в ожидании отправления более 6 часов). В итоге за почти 12-часовой рабочий день на полезную работу ушло 55 минут. А машинисту Захаркину повезло ещё меньше: проблы на локомотиве 11 часов 30 минут, он полезную работу выполнил всего 25 минут....

Но остановить пустую трату времени начальник депо не может. Да и от машинистов мало что зависит. Они — заложники ситуации.

ТАМАРА АНДРЕЕВА,
СПЕЦ. КОРР. «ГУДОК»
ЕКАТЕРИНБУРГ

Сегодня Дирекция тяги в роли догоняющей. Хотя проблемы комплексные и решать их надо всем вместе. На дороге уже набрали дополнительный штат машинистов и помощников. Но в данной ситуации это не спасает: чем больше машинистов, тем больше сверхурочных часов работы

Сбился из-за необходимости пропустить грузопоток. Вот и начались нестыковки на стыках: горьковчане подводят поезд, а пермские машинисты ещё спят. Или наоборот: поезд из Перми пришли, а их не принимают.

Кроме того, так уж совпало: этим летом велась реконструкция путевого хозяйства на самых крупных сортировочных станциях Свердловской магистриала — Войновка, Екатеринбург-сортировочный, Пермь. Ремонт там всё время откладывался, по словам путейцев, их туда не пускали. Словом, износ копился годами, и дальше откладывать ремонтные работы уже опасно. Естественно, это тоже сказалось на пропуске вагонопотоков.

Между тем и самим путейцам не дали развернуться. В этом году планировалось реконструировать 146 км путей (в том числе 137 км на главном ходе). Намечалась большая объём капитального и усиленного среднего ремонта. Хотели «тяжёлый» ремонт проводить с закрытием перегонов и использованием комплексов путевых машин. Но не получилось: движеницы давали «окна» не более

монтажных работ на главном ходе. Опоздали и десятки пассажирских поездов — на 142,6 часа.

В чём причина? На разборе у начальника дороги был сделан однозначный вывод: всё дело в неудовлетворительной подготовке и организации путевых работ. Вот типичный пример: «окно» на перегоне Екатеринбург — Шарташ пришлось сдвигнуть на 4 часа из-за позднего подхода укладочного поезда со станции Косулино. А там сломался козловой кран — рельсопальную решётку грузить было нечем. Два часа искали неисправность, время и улетело.

Не вписались путейцы в рамки «окна» и на перегоне Шарташ — Путевка. Произошла поломка тягового модуля на машине ЩОМ-6Б. Потерили из-за этого более двух часов. Ну а на перегоне Усть-Тавда — Сетово они нарушили технологию при укладке рельсопальниче решётки на мосту. При разборе решено каждый случай передержки «окон» на дороге расценивать как чрезвычайное событие и принимать соответствующие меры к виновным. Но при этом использовать не только «кнут», а и «приянник» — дополнительные премии

и прадед были машинистами. Поэтому он душой болеет за локомотивчиков.

— В росте сверхурочных часов работы можно винить всех, — говорит он. — Но, думаю, дело не в том, что кто-то недобродушает. В Августе мы собирали президиум добропрофилья, чтобы обсудить ситуацию. Приглашали и представителей службы перевозок. Так один из её руководителей откровенно сказал: «стругжку с диспетчером ЦУПа можно снимать хоть 10 раз на дню, но они в этих условиях поток поездов не прогонят».

Дело в том, что пропускная способность главного хода используется нерационально: порожний пробег вагонов уже достиг критической отметки — 40%. А тут ещё ремонт пути, который нельзя откладывать. На участке Екатеринбург — Камышлов инвервал между поездами был всего 5–7 минут. Задержка один — все встали. И попробуй эту пробку разгреби! Легко ли управлять движением?

Кроме того, и потоки, по его словам, не сбалансированы. С востока идут составы весом 9 тыс. тонн. А здесь перегон весом и длины. Инфраструктура, конечно же, нуждается в разви-

БЛАГОДАРНОСТИ

Сервис класса люкс

После трёхнедельного круиза по Средиземному морю 22 сентября этого года мы с женой возвращались из Венеции в Москву. Попали в вагон, который сопровождали проводники Василий Гарбузов и Леонид Левошин.

С момента посадки и размещения в поезде мы сразу же обратили внимание на искреннюю и горячую поддержку, которую вагонная бригада оказывала пассажирам. Так продолжалось практически всю поездку от Венеции до Москвы. На протяжении всего пути проводники поддерживали идеальную чистоту в вагоне и местах общего пользования, чутко и внимательно относились к нуждам пассажиров, на все наши просьбы следовала их незамедлительная реакция. Особенно поразила и порадовала помощь, которую Василий и Леонид оказывали пассажирам при погрузке и размещении багажа в купе. По прибытии поезда на конечную станцию они также помогли нам выгрузить вещи.

Неоднократно за время продолжительной поездки пассажиры высказывали единодушное мнение: «Если бы все проводники проявили себя так же положительно и профессионально, как эта бригада, то уровень обслуживания на российских железнодорожных дорогах значительно бы повысился».

Считаем, что Василий Гарбузов и Леонид Левошин заслуживают поощрения. Надеемся, что руководство ОАО «РЖД» прислушается к мнению людей, «наматавших» за свою весьма продолжительную жизнь не одну сотню железнодорожных километров.

С уважением,

Супруги Носкины
Москва

Праздник от профсоюза

Здравствуйте, уважаемая редакция! Хочу рассказать о нашем дорожном профсоюзе.

Я работаю в дистанции пути Калининградской дороги. Мои коллеги – высокопрофессиональные, честные и добросовестные люди.

За 20 лет работы на железной дороге я видела только поддержку и понимание от профсоюзного комитета. На каждый праздник нам дарят подарки. При желании мы всегда можем отдохнуть в санатории-профилактории «Янтарь». Наши детишки выезжают на берег Балтийского моря в чудесный лагерь «Локомотив».

А какие изумительные праздники, весёлые и радостные, готовят профсоюз на День железнодорожника и Новый год! Приезжайте в гости, сами убедитесь.

Особое внимание и материальную поддержку профсоюз дороги оказывает ветеранам войны и труда. А ведь для пожилых людей так важно, что о них помнят и заботятся.

Отдельно хочу поблагодарить начальника Калининградской дистанции пути Сергея Вяткина, членов профкома Виктора Ярославовича Сыча и Августу Петровну Гордиенко.

От всего сердца благодарю вас за то благо, которое вы делаете для нас.

В свою очередь, мы готовы трудиться и выполнять основную задачу железнодорожника – обеспечивать безопасность движения.

Будьте здоровы и счастливы. Желаю всем трудовых успехов.

Жанна Мисюк,
дежурная по переезду
второго линейного участка
Калининград

Обратная связь

В суд никто не обращался

– Мы, работники ОАО «Краспригород», вынуждены обратиться в газету в связи со сложной обстановкой в коллективе. Наш руководитель заставляет работать нас в одно лицо, при этом зарплата сократилась, многих увольняют, и в то же время берут на работу каких-то уголовников.

Валентина Смирнова
(Фамилия изменена)

– В соответствии с должностной инструкцией билетного кассира ОАО «Краспригород», обслуживающего пассажиров в поездах пригородного сообщения, проверка проездных документов в одно лицо возможна при сопровождении сотрудником специализированной охраны и на маршрутах с низкой населённостью (приказ № 203 от 10 марта 2011 года).

Заработка плата работникам была проиндексирована на основании Коллективного договора компании, пункт 3.2.2, с мая 2011 года – на 3,8% и с 1 августа – на 1,8%.

Расторжение трудовых договоров с работниками производится с соблюдением порядка увольнения, установленного законодательством в соответствии с нормами трудового права.

Гражданских дел о восстановлении на работе лиц, трудовой договор с которыми расторгнут по инициативе работодателя, не имеется. В штате компании нет работников с непогашенной судимостью.

Пётр Овсянников,
генеральный директор
ОАО «Краспригород»

ПРОФЕССИЯ

Не быть функцией

НАЧАЛЬНИКУ ВОКЗАЛА ПРИХОДИТСЯ ПОМОГАТЬ
НЕ ТОЛЬКО ПАССАЖИРАМ, НО И ЖИВОТНЫМ

За двадцать лет работы на вокзале станции Нижнеудинск Елена Булатова навиделась всякой, но сердце не остудила.

Нижнеудинск – станция на главном ходу Транссибирской магистрали. Здесь в паровозном депо отрабатывал свой срок Глеб Кржижановский – соратник Владимира Ленина. По перрону этого вокзала нервно прохаживался, скрипя до блеска начищенным сапогами, адмирал Александр Колчак: сопровождавшие эшелон чешские легионеры вот-вот могли его выдать большевикам в Иркутске в обмен на беспрепятственный проезд по байкальским тоннелям...

Но тогда, и сейчас здесь останавливаются все поезда, следущие на Дальний Восток. В эти краткие минуты разомлевшие в тепле пассажиры быстро скатываются по ступенькам вагонов на опрятную привокзальную площадь, чтобы размятить забывшие асфальт ноги. Самые шустрые взбегают и на виадук, с которого видны заснеженные гребни Восточных Саян. Кое-кто целенаправленно летит в буфет или торговые киоски.

Для Елены Булатовой и её небольшого коллектива это особое время: пассажир не должен оставаться один на один со своими большими и малыми проблемами. Собственно в этом, как показалось мне, и есть главное предназначение двух десятков человек, что работают на вокзале. Начальник вокзала со мной соглашается: мало добросовестно и профессионально исполнять свои обязанности, нужно ещё и уметь сопереживать. Без этого качества, по её словам, работник превращается просто в функцию. Тогда как пассажир о работе компаний судит и по чисто человеческим критериям.

– Людей мы не бросаем. Человек либо отстал от поезда, либо оказался без денег, заболел. Да мало ли какие ситуации возникают, но мы первые, кому обращаются за помощью, – говорит Елена Булатова.

Да что там людей, если и братьев наших меньших здесь стремятся согреть своим участием. Работницы вокзала до сих пор без слёз не могут вспоминать историю о собачьей преданности и человеческой верности. Случилось так, что несколько лет назад поездом Чита – Челябинск переехала в Байск семья. В числе прочего везли с собой кошку и собаку. В Нижнеудинске пассажир вышел погулять с собакой, но та так увлеклась знакомством с местностью, что поезд ушел без неё.

– С Тайшета нам уже дежурный сообщил, что забегал пассажир и сделал заявление об отставшей собаке. А ещё поинтересовался, возможно ли как-то сохранить четвероного друга, – вспоминает Елена Булатова.

– В общем, стали мы эту собаку зазывать, подкармливать. Трое суток она подбегала к прибывающим поездам, всё ждала хо-



ЕЛЕНА БУЛАТОВА МОГЛА БЫ БЫТЬ СТРОИТЕЛЕМ ИЛИ ЮРИСТОМ, НО ПРЕДПОЧЛА СТАТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОМ И О СВОЁМ ВЫБОРЕ НЕ ЖАЛЕЕТ

зяина. А затем раздался звонок из Новосибирска – жива ли ещё... Мы с радостью сообщили, что собака цела и даже начинает привыкать к работникам вокзала. И вы представляете: семья доехала до Байска и отправила своего главу в Нижнеудинск за домашним питомцем! – не скрывает эмоций Елена Николаевна.

Хозяин приехал. Реакция работников вокзала была восторженной. Ну и пошли

– Был случай с директрисой одного из вагонов-ресторанов. С ней вместе в составе бригады ехал муж. У него как раз под Нижнеудинском случился инфаркт, и он умер. В Нижнеудинске женщина пришлось выходить. Она сама из Владивостока, здесь, естественно, никого не знает. Какие-то деньги на печальные процедуры ей собрали коллеги, но поезд ушёл, и она осталась со своим горем. Тут уже наши ра-

До сих пор без слёз не могут вспоминать историю о собачьей преданности и человеческой верности

вместе искать пропажу. Он зовёт, она из травы выбирается: шаг к нему, шаг от него. Потом как кинется чуть ли не на шею. Мы дали этому человеку старое полотенце, он сходил на речку, отмыл собаку.

– Надо было видеть, с каким гордым видом вышагивал пёс рядом с хозяином, – заканчивает рассказ Елена Николаевна.

Но чаще случается так, что помочь

работники подключились, мы и технику зака- зали, справки помогли оформить. Она у нас два дня жила. Потом много раз проезжала нашу станцию и всё время благодарила.

За окном кабинета синие сумерки, а за дверью – голос диктора, сообщающего о прибытии очередного поезда. Ещё один рабочий день подходит к концу.

– Я утром бегу на работу, а вечером и уходить не хочется. Голова болит за всё: за людей, за порядок на вокзале, хотя и

коллектив у меня дружный и ни разу не подводил, – перехватывает мой взгляд Елена Николаевна. – От нас уходят только на пенсию.

И я охотно верю её словам. Перед беседой я перелистал книгу отзывов и предложений. В ней только благодарности работникам вокзала: приютили, обогрели, накормили, дали денег, приветили. Как и положено по всем законам гостеприимства. И фамилии – Елена Николаева, Нина Серебренникова, Галина Суворова. Все эти добрые и чуткие женщины, как выяснилось уже позднее, работают на вокзале не один год, а кое-кто и десяток.

На следующий год, например, будет провожать на пенсию Татьяну Падалко, Нелли Суворову. Их совместными усилиями и обеспечивается особая атмосфера опрятности, комфорта и уюта, начиная от привокзальной площади и заканчивая комнатами отдыха в самом здании вокзала.

Обратил внимание: возле урн у входа в здание вокзала ни бумажки, ни окурков. Словом, порядок на вокзале станции Нижнеудинск начинается с малого, и каждый на своём месте вносит посильную лепту. В том числе и сама Елена Булатова как руководитель.

Между тем Булатова, а в девичестве Григорьева, вовсе и не планировала работать на железной дороге. В её семье почти все были юристами. Правда, в правоведы она не рвалась, а вот строительный факультет политеха окончила. Но по специальности и дня не работала, хотя полученные знания лишними не оказались, особенно во время реконструкции вокзала.

– Я в Нижнеудинск приехала вместе с мужем по его направлению. Он в СМП-175, а я прямиком на вокзал. Сначала билетным кассиром, затем дежурным помощником начальника вокзала, а с 2005 года – начальником. Успела ещё и железнодорожный вуз окончить по специальности «управление перевозками». Мне нравится моя работа, иной судьбы сейчас и не представляю, – говорит Булатова.

А ещё Елена Николаевна, как мне показалось, большой романтик. Родилась она в Кабанске, посёлке у края Байкала, основанном более трёхсот лет назад русскими казаками. Отсюда, скорее всего, и любовь к светлому оку планеты.

– Для меня год потеряян, если я не побываю в родных местах. Просто посидеть на берегу, посмотреть на Байкал, полежать на песке, послушать шум волн. Здесь тоже очень красивая местность, особенно верховья Уды, но у Байкала особая притягательность, он лечит души, – мечтательно произносит начальник вокзала.

Сергей Кез,

соб. корр. «Гудка»

Иркутск – Нижнеудинск

ФОТО АВТОРА

НАША КОНСУЛЬТАЦИЯ

Возраст не аргумент

ПРИБАВКА К ПЕНСИИ ЗАВИСИТ ОТ СТАЖА РАБОТЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ



Разъяснение

Затраты компенсируют

ЗА СОДЕРЖАНИЕ РЕБЁНКА В ДЕТСКОМ САДУ РОДИТЕЛИ ВНОСЯТ ПЛАТУ САМОСТОЯТЕЛЬНО



на 2010–2011 годы и приказом

генерального директора компа-

нии от 26 июля 2011 года № 235 «О внесении изменений

в Положение о мерах социаль-

ной поддержки работников

филиалов, вагонного участка

центрального направления

открытого акционерного об-

щества «Федеральная пас-

сяжирская компания», членов

их семей и неработающих

пенсионеров» с 1 сентября

2011 года установлен новый

порядок компенсации затрат

на содержание детей в детских

садах и школах-интернатах

ОАО «ФПК».

Родители – работники Ураль- ского филиала ОАО «ФПК»

ежемесячно самостоятельно

вносят плату за содержание детей в детском саду в полном размере. Компенсация затрат в размере стоимости содержания воспитанника за вычетом установленного размера родительской платы производится ежемесячно одновременно с выплатой заработной платы до 15-го числа месяца, следующего за расчётным.

Для своевременного получения компенсации работникам необходимо предъявлять документы, подтверждающие оплату, в образовательное учреждение за прошедший месяц и заявление о возмещении затрат на имя руководителя подразделения не позднее 15-го числа текущего месяца.

Личные финансы

Страховка от увольнения

ГРАЖДАНАМ ПРЕДЛОЖАТ ДОПОЛНИТЕЛЬНУЮ ЗАЩИТУ

ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРЕДЛОЖИЛО СТРАХОВАТЬ ФИНАНСОВЫЕ РИСКИ НЕ ТОЛЬКО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ, НО И ОБЫЧНЫХ ГРАЖДАН.

Поправки в закон «Об организации страхового дела» внесены на рассмотрение депутатов Госдумы. Из пояснительной записки следует, что к таким рискам относят, например, отказ в визе, потерю работы, банкротство работодателя или иных организаций, в которые вложены деньги граждан.

Законопроект содержит также требование для Росстрахнадзора вести единый государственный реестр субъектов страхового дела, а также обязывает страховые организации информировать потребителей услуг о деятельности страховщика и предлагаемых условиях страхования.

Эксперты считают, что страхование финансовых рисков, связанных с утратой дохода, может привести к тому, что банки и страховщики начнут навязывать дополнительные договоры страхования. А это повлечёт за собой подорожание кредитов для заемщиков.

Директор аналитического департамента инвестиционной компании «Вектор секьюритиз» Александра Лозовая констатирует, что конкуренция на финансовом рынке сейчас ужесточилась, финансовые риски выросли, а доходность банковского бизнеса в этом году снова начала снижаться. Поэтому кредитные организации будут стараться продвигать страховые продукты, смежные с банковскими. Например, страхование заемщика при выдаче ипотечного кредита и страхование финансовых рисков. «Для заемщика это будет обозначать дополнительные расходы», – констатирует Лозовая.

Юрист компании «Налоговик» Марина Емельянцева считает, что, скорее всего, это будет добровольное страхование, но риск навязывания услуг действительно существует. «У нас есть примеры навязывания страховок финансовым организациям, некоторые виды страхования законодательно установлены как обязательные (ОСАГО, ОМС)», – пояснила она. Вместе с тем эксперт отметила, что этот вид страхования по-прежнему будет более востребован бизнесом, нежели простыми гражданами. Марина Емельянцева рассказала, что в случае с увольнением работников должно быть больше оснований для страхования, чем только банкротство, которое не всегда приводит к массовым увольнениям. «С другой стороны, официальные причины увольнения не всегда соответствуют действительным фактам. Часто пишут «по собственному желанию», хотя никакого желания увольняться у работника не было, его вынудили это сде-



Фото: РИА Новости

лать. А такая причина наверняка не будет основанием для выплаты страхового возмещения», – отметила юрист. Марина Емельянцева считает, что этот вид страхования может быть привлекателен не только для работников, но и для работодателей. «Сейчас работодатель обязан при увольнении выплачивать выходное пособие. Если же ему предложат застраховать своих работников, а в случае увольнения возместят ему хотя бы это пособие, то наверняка это будет интересным предложением для бизнеса», – рассказывает она.

Советник президента ОАО «ТрансКредитБанк» Сергей Платонов считает, что при обязательном страховании от финансовых рисков ипотека станет менее доступной. «Усилия по снижению ставок, отмене комиссий отчасти будут нивелированы этой мерой. Если страхование будет добровольным, заемщики смогут сами решать, берут ли они финансовые риски на себя или переложат их на страховую компанию. Также и банки смогут диверсифицировать свои риски и предлагать заемщикам более выгодные условия. Есть еще один аспект вопроса – страхование банком своих финансовых рисков при ипотечном кредитовании на этапе строительства. Эта услуга мало отразится на стоимости кредитов, но

ГРАЖДАНЕ СМОГУТ ЗАСТРАХОВАТЬ РИСК УВОЛЬНЕНИЯ С РАБОТЫ ИЛИ ОТКАЗА В ВЫДАЧЕ ВИЗЫ

сделает кредитование на этапе строительства привлекательнее для всех банков, а не только для тех, кто кредитует свои дочерние строительные компании, или застройщиков, являющихся заемщиками этого банка», – отметил Сергей Платонов.

Вице-президент ОСАО «Ингосстрах» Илья Соломатин считает, что инициатива мало обоснована экономически. «У нас уже есть страхование от невыезда. Законода-

тельно закреплять такую услугу не нужно, потому что это дело добровольное. А в случае распространения страхования на все категории граждан это наверняка вызовет недовольство. А из риска потери работы можно сделать исключение – нельзя страховать увольнение, связанное с прогулом или невыполнением работником должностных обязанностей».

Галина Зинченко

Есть мнение

Светлана Усова, инженер технического отдела Сызранской дирекции пути Куйбышевской дирекции инфраструктуры:

– Предложение правительства поддерживаю, потому что это удобный инструмент дополнительной защиты от финансовых потерь. К примеру, в мае этого года мы попали в ДТП. У нашей машины лопнул тормозной шланг, и нас выбросило на встречную полосу. Никто не пострадал, но мы повредили две машины. Наш автомобиль был частично застрахован по КАСКО, и для нас потери были минимальными. Страховая компания выплатила сумму, достаточную для возмещения ущерба владельцам пострадавших машин. Свою машину мы сдали по программе утилизации и купили новую. Её застраховали уже по полному пакету страхования. И ещё поддерживаю предложение, потому что в условиях финансовых кризисов и нестабильности в мире и стране лучше подстраховаться заранее. Даже если сегодня всё в порядке, не будет лишним оказаться готовым к грядущим переменам, к примеру, к той же потере работы.

ЗАКОН

Совместный розыск

ПРИСТАВАМ ПОМОГУТ ДЕТЕКТИВЫ

На рассмотрение в Госдуму направлен законопроект, по которому частным детективам, СМИ и гражданам разрешат помогать судебным приставам в розыске должников алиментов и детей.

Документ предусматривает внесение изменений в федеральный закон «Об исполнительном производстве» и отдельные законодательные акты. Автором поправок стал глава комитета по законодательству и конституционному строительству Владимир Плигин.

Раньше поиском детей и должников занималась полиция, но новый закон «О полиции» исключил эту функцию из обязанностей правоохранительных органов. Законопроект устраняет правовой пробел, передавая эти функции судебным приставам, а поправки в закон «О частной детективной и охранной деятельности» предусматривают, что помогать розыску смогут детективы. Кроме того, пристав может использовать полученную от граждан информацию – с их согласия и на безвозмездной основе или задействовать возможности СМИ для поиска детей по судебным решениям.

Адвокат коллегии «Князев и партнёры» Антон Матюшенко говорит, что такое разрешение стало лишь закреплением правила оказания услуг подвижной связи. «Взыскатель при обращении в службу судебных приставов описывает известные данные об имуществе должника, и судебный пристав двигается в заданном направлении», – отметил эксперт. Изменения в законе не повлияют на ситуацию в исполнительном производстве. «Закон разрешает су-



Фото: ИТАР-ТАСС

Судебные приставы найдут неплатильщиков при помощи частного сыска

дебному приставу запрашивать у сторон необходимую информацию», – сказал Антон Матюшенко.

Член Ассоциации российских детективов Андрей Волков рассказал «Гудку», что уже сейчас обращения по поводу уклонистов-неплатильщиков составляют около 25% от всей работы детективных агентств. «Если сотрудничество судебных приставов и детективных агентств будет законодательно закреплено, то убыточной такой работе для нас не будет. Мы не берёмся за заказы, которые не принесут прибыли. Что касается эффективности розыска, то за 20 минут, не выходя из офиса, мы можем решить то, на что у государственной структуры уйдут месяцы», – отметил Андрей Волков.

Галина Зинченко

ВОПРОС ДНЯ

Удавалось ли вам через суд отстоять свои права потребителя?

Ирина Иванова, техник по расшифровке лент скоростемеров Красноярской дороги:

– Конечно, многие сейчас не верят, что в суд можно доказать правоту потребителя и то, что товар, который они приобрели, некачественный. А тот, кто верит в суд, не хочет тратить время и нервы. У меня до разбирательства в суде дело не дошло. Хотя сталкивалась с покупкой некачественного товара. Купила как-то джинсы в хорошем магазине, день проносила, вечером сняла, а ноги все синие, прямо в цвет новеньких джинсов. Сразу поняла, что ткань некачественно прокрашена. Обратилась в местное общество защиты прав потребителей. Там мне посоветовали, как правильно составить претензию руководству магазина. В магазине сначала отказались, но всё же джинсы приняли. За счёт магазина отправили товар на экспертизу, которая показала, что действительно это вина производителя. Мне вернули деньги.

Дмитрий Епимахов, исполняющий обязанности инженера по контактной сети Читинской дистанции электроснабжения:

– Доказывать через суд свои права потребителя, к счастью, не приходилось. Но, если мне, например, продадут некачественный товар, обращаюсь в соответствующие органы буду обязательно. И добьюсь успеха! Уверен: справедливость должна побеждать, несмотря и на возможную волокиту. Тех, кто нарушает наши права, необходимо наказывать.

Ирина Михайлова, технолог второй категории Ростовского информационно-вычислительного центра:

– Пару лет назад я купила в магазине летние туфли. Не прошло и двух недель, как с них начала слезать краска, развалился каблук. Мы с мужем, а он у меня юрист, пошли в этот магазин. Однако нам сказали, что плачевное состояние туфель – моя вина. Якобы неправильно их носила. Муж пригрозил независимой экспертизой и компенсацией морального ущерба в суде, но продавцы не сдавались. Более того, чуть ли не на оскорблении перешли. Мне стало очень обидно, перенервничала и в итоге почувствовала недомогание. Муж начал вызывать «скорую помощь», тут продавцы очень испугались. Они сразу предложили мне выбрать любую пару взамен и 100% компенсации. Я просто вернула свои деньги, а новую пару брать не стала. Сегодня я, конечно же, не стала бы так нервничать и доводить себя, а сразу обратилась бы в суд.

Александр Веденеев, начальник тоннелеовследовательской станции Восточно-Сибирской дороги:

– Бывает так, что и без судебных тяжб возникшую проблему удается решить. Помню, как-то купил трёхлитровую банку сока. Пришёл домой, открыл, налил стакан, сделал глоток – ну чистая брага. Вернулся в магазин, и продавец безропотно вернула деньги. Но банка сока – это не телевизор или другая сложная бытовая техника. Здесь уж без колебаний пошёл бы искать справедливость в суд, если бы мои права потребителя были нарушены. Ведь правовое государство строим.

Владимир Куклин, старший электромеханик Хабаровской дистанции электроснабжения:

– В суд не обращался, поскольку расходились без особых проблем. В своё время приобрёл телевизор, он оказался не очень хороший. В магазине вернули деньги, купил другой. Взял сотовый телефон, с ним возникли проблемы, сдал его без каких-то проволочек. Был неприятный случай с ремонтом утюга в сервисном центре одной из сетей. Утюг долго ремонтировали, потом потеряли, но в итоге и тут всё разрешилось успешно. Таким образом, всё, что хотел, вернул. Где-то было сложнее решать вопрос, в свою очередь, надо быть настойчивым. Кроме того, помогали мне и знания в технической области.

Ольга Гаврилова, ведущий инженер эксплуатационного вагонного депо Октябрьск Куйбышевской дирекции инфраструктуры:

– У нас в доме ремонтники делали свет. Выключили, потом включили с перепадами напряжения в сети. Из-за скачка сломались сразу видеомагнитофон и радиотелефон. Они были не новые и уже без гарантии, но я всё равно решила защитить свои права. Сначала обратилась в ЖЭУ по месту жительства. Там перевели стрелки на энергоучасток, мол, это их вина. Тогда я не стала искать крайнего, а сразу обратилась за помощью в отдел по защите прав потребителя в администрации нашего Октябрьска. До суда дело не дошло, энергетики согласились с дводами администрации. И стоимость ремонта аппаратуры мне внесли в счет квартирной платы, поэтому я просто несколько месяцев не платила за квартиру.

ПРАВА ПОТРЕБИТЕЛЕЙ

Добросовестный штраф

ПРОДАВЦЫ И ПРОИЗВОДИТЕЛИ ЗАПЛАТЯТ ЗА ПЛОХОЙ ТОВАР

Минэкономразвития опубликовало законопроект, дающий гражданам возможность взыскать с продавцов и производителей некачественной продукции больше штрафов в свою пользу.

Если продавец или производитель товара или услуги не желал разрешить конфликт с потребителем мирным путём и дотягивал дело до суда, то в случае проигрыша должен был выплатить штраф. Средства полностью шли в госказну, или же, если в защиту потребителя выступала общественная организация, 50% штрафа пополняли бюджет этой организации. Теперь же половина штрафных средств будет отдаваться самому пострадавшему потребителю вдвое большему штрафу к той сумме, которая будет признана в его пользу.

Эксперты поясняют, что сложнее всего добиться не вынесения судебного решения в пользу потребителя, а исполнения этих постановлений. Председатель общественной организации «Общество защиты прав потребителей» Михаил Аншаков рассказывает, что судебные приставы не хотят заниматься исполнением копеечных потребительских исков. «Около 50% выигранных дел не приносят потребителю удовлетворения, потому что люди не



Фото: ИТАР-ТАСС

Продавцы придумывают уловки, чтобы не отвечать за брак

могут получить причитающиеся компенсации. Кроме того, на рынке много фирм-однодневок: потребитель подаёт в суд и выигрывает, а этой фирмой уже не существует. Но правоохранительные органы у нас крайне редко и нехотя возбуждают дела по этим вопросам».

Глава Союза потребителей Пётр Шелиц отметил, что организации – например, провайдеры телефонной или интернет-связи – закладывают в многостраничные договоры условие, что «если я не посыпало сообщение о несогласии, то считается, что я согласен». «И вот это должно быть поставлено вне закона, должна быть «презумпция несогласия», что

исходно потребитель всегда не согласен с тем, что в договоре прямо не прописано», – подчеркнул Пётр Шелиц. Большинство людей не могут отказаться от навязанных услуг сотовой связи, потому что просто не понимают, как это сделать. А некоторые пользователи вообще не знают о тех услугах, которые у них подключены. «Это нужно запрещать. Сейчас рассматривается правительственный проект правил оказания услуг подвижной связи. И такие моменты там тоже должны быть прописаны. Сейчас же письменное согласие с подписью потребителя предусмотрено только для финансовых услуг», – отметил эксперт. Изменения в законе не повлияют на ситуацию в исполнительном производстве. «Закон разрешает су-

дебному приставу запрашивать у сторон необходимую информацию», – сказал Антон Матюшенко.

Член Ассоциации российских детективов Андрей Волков рассказал «Гудку», что уже сейчас обращения по поводу уклонистов-неплатильщиков составляют около 25% от всей работы детективных агентств. «Если сотрудничество судебных приставов и детективных агентств будет законодательно закреплено, то убыточной такой работе для нас не будет. Мы не берёмся за заказы, которые не принесут прибыли. Что касается эффективности розыска, то за 20 минут, не выходя из офиса, мы можем решить то, на что у государственной структуры уйдут месяцы», – отметил Андрей Волков.

Судебные приставы найдут неплатильщиков при помощи частного сыска

дебному приставу запрашивать у сторон необходимую информацию», – сказал Антон Матюшенко.

Член Ассоциации российских детективов Андрей Волков рассказал «Гудку», что уже сейчас обращения по поводу уклонистов-неплатильщиков составляют около 25% от всей работы детективных агентств. «Если сотрудничество судебных приставов и детективных агентств будет законодательно закреплено, то убыточной такой работе для нас не будет. Мы не берёмся за заказы, которые не принесут прибыли. Что касается эффективности розыска, то за 20 минут, не выходя из офиса, мы можем решить то, на что у государственной структуры уйдут месяцы», – отметил Андрей Волков.

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Загрузились футболом

В финальных играх «Локобол»: загрузи себя футболом», прошедших в Азове Ростовской области, встретились восемь команд юных футбалистов 1998 года рождения. Главный трофей разыграли победители отборочных игр, состоявшихся нынешней осенью в Иванове, Ижевске, Ульяновске, Находке, Азове, Барнауле, Ставрополе. Если известный фестиваль «Локобол-РЖД» это соревнование для всех желающих, то новый турнир объединил ребят, которые занимаются в спортивных школах и ставят своей целью покорить футбольные высоты.

Успех сопутствовал хозяевам: команда «Академия футбола им. Понедельника» в



ФИНАЛ ТУРНИРА БЫЛ НАПРЯЖЁННЫМ, И ВСЁ ЖЕ РОСТОВЧАНАМ УДАЛОСЬ ВЫРВАТЬ ПОБЕДУ

финале в упорной борьбе (1:0) победила мальчишеская команда из «Алании» (Владикавказ). Третье место завоевала команда «Текстильщик» из Иванова, также со счётом 1:0 переигравшая «Зенит» из Ижевска. Победителям вручены медали и кубки турнира.

Организаторы и спонсоры игр – Детская футбольная лига и Вторая грузовая компания – учредили также индивидуальные призы. Их получили лучший вратарь фестиваля Александр Максименко из «Академии им. Понедельника», лучшие игроки – Георгий Боярчук также из ростовской команды, Александр Озернов из «Алании», Егор Орас из «Текстильщика» и Денис Воронов, участник команды «Зенит».

На закрытии фестиваля отмечалось, что занятия физкультурой и спортом являются неотъемлемой частью корпоративной культуры РЖД.

Сергей Власов

Финское начало

Сборная России выиграла первый этап Евротура – Кубок «Карьяла», розыгрыш которого прошёл в Финляндии. Этот успех стал для российских хоккеистов первым с тех пор, как наша национальная команда возглавил Зинэтула Билялетдинов. В первом матче против команды Финляндии россияне одержали победу в серии буллитов – 2:1. Затем подопечные Билялетдинова одолели сборную Швеции – 4:1. А в заключительном матче тура наша команда обыграла чехов – 2:1.

После двух периодов россияне уступали – 0:1, но в заключительной трети матча Александр Радулов в большинстве счёта сравнял, а за 11 секунд до сирены Евгений Кузнецов пропёр победную шайбу. Стоит отметить блестящую игру Радурова, который был в итоге признан самым ценным игроком турнира. Он забрасывал шайбы во всех трёх матчах, а в игре против Швеции сделал дубль.

– Турнир для нас прошёл очень хорошо, – рассказал Билялетдинов. – И не только потому, что мы выиграли. Была проделана большая работа, и она принесла результат. Самоотдача всех хоккеистов во всех матчах была на высшем уровне. Что касается Александра Радурова, то он проявил себя с самой лучшей стороны. Мне кажется, в Хельсинки он просто получал удовольствие от своей игры.

Сергей Владимиров

«Серебро» из Казани

На четвёртом этапе Кубка России по фигурному катанию, который прошёл в Казани, успешно выступили представители Центрального спортивного клуба «Локомотив» Мария Симонова и Дмитрий Драгун из Тольятти. Они стали серебряными призёрами среди танцоров в категории кандидатов в мастера спорта. В короткой программе Мария и Дмитрий показали второй результат, а в произвольном танце – четвёртый. В итоге Симонова и Драгун набрали 136,18 балла и уступили только москвичам Анне Яновской и Сергею Мозгову.

Стоит отметить, что месяц назад на третьем этапе Кубка России Симонова и Драгун также были вторыми. Ещё одна пара, выступающая за ЦСК «Локомотив», – Софья Евдокимова и Егор Базин – заняла в Казани четвёртое место.

Роман Вишнёв

ЮБИЛЕЙ

Дорога к победам

РФСО «Локомотив» меняется вместе с холдингом

ТОРЖЕСТВЕННЫЙ ВЕЧЕР, ПОСВЯЩЁННЫЙ 75-ЛЕТИЮ ОБЩЕСТВА «Локомотив», состоится 18 ноября в ЦДКЖ. Накануне на вопросы «Гудка» ответили начальник департамента социального развития ОАО «РЖД» Олег Дудкин и исполнительный директор РФСО «Локомотив» Илья Вдовин.

– Что важного произошло в жизни общества в юбилейный год?

Олег Дудкин: – Мы приняли ряд важных и принципиальных решений. Одно из них связано со спортивно-массовой работой. Теперь за неё организацию во всём железнодорожном холдинге отвечает единый оператор – РФСО «Локомотив». Что касается спорта высших достижений, то прежде наши спортсмены-профессионалы числились в различных структурах ОАО «РЖД». Теперь же они стали членами Центрального спортивного клуба «Локомотив», где официальны оформлены и вместе с которым рекламируют и ОАО «РЖД», и наше общество.

Илья Вдовин: – Помимо организационных новшеств, у нас есть и яркие спортивные достижения. Здесь нужно отметить победу сборной ОАО «РЖД» на чемпионате Международного спортивного союза железнодорожников, который в октябре прошёл в Екатеринбурге. Кстати, организацию турнира его участники, а также представители МССЖ называли идеальной.

О.Д.: – Я также отмечу недавнюю победу сборной России по пляжному футболу на чемпионате мира в Италии. Ведь в составе сборной выступали 11 футболистов ПФК «Локомотив». Получается, что чемпионат мира среди национальных команд фактически выиграл наш клуб! Это достойно уважения. В актив можно записать и «бронзу» сборной России по волейболу на Юношеских олимпийских играх в Сингапуре. Кстати этой команды составили юные волейболисты новосибирского «Локомотива». Мужская же команда этого клуба стала в прошлом году обладателем Кубка России.

– Проведение спортивно-массовой и оздоровительной работы среди железнодорожников традиционно является одной из важнейших функций РФСО. Кто конкретно сегодня отвечает за неё в дорожных коллективах?



Илья Вдовин (слева) и Олег Дудкин отмечают, что РФСО «Локомотив» встречает свой юбилей яркими спортивными достижениями

И.В.: – Наши тренеры и инструкторы. В этом году, кстати, мы приняли в штат общества более 150 специалистов, которые на профессиональном уровне будут развивать массовый спорт на сети дорог. И объекты спорта из ведения ОАО «РЖД» передаются в РФСО «Локомотив». Теперь мы становимся их собственниками. И приложим все силы, чтобы эти объекты приносили максимальную пользу. Также стоит отметить, что мы участвуем в формировании политики компаний по поддержке профессионального спорта, осуществляя экспертный контроль по управлению клубов «Локомотив» по баскетболу, волейболу и пляжному футболу.

– Какие виды спорта культивирует РФСО «Локомотив»?

И.В.: – Всего их около 30. Среди них футбол, волейбол, баскетбол, лёгкая атлетика, лыжи, настольный теннис, бадминтон и гиревой спорт.

– Планируете развивать новые виды?

И.В.: – Обязательно. В календаре РФСО, к примеру, недавно появился сначала пляжный волейбол, затем пляжный футбол. В этом году в рамках корпоративных соревнований в Ростове-на-Дону прошёл первый чемпионат по пляжным видам спорта. В будущем году его программа расширится и таким действительно командным видом спорта, как перетягивание каната.

– Какое место занимает РФСО «Локомотив» в текущем рейтинге Международного спортивного союза железнодорожников?

И.В.: – Здесь нужно отметить, что мы перешли к честной игре и в состав наших команд входят только работники отрасли, а не профессиональные спортсмены, как, например, у Индии. Поэтому в последнее время наши результаты стали немного хуже, но тем не менее мы идём первыми в соревнованиях женщин. В общем звёзды мужских команд –

пока восьмые. Но ничего страшного в этом нет. Думаю, ситуация изменится, когда будут введены правила, допускающие до участия только железнодорожников.

– Известно, что на сети дорог проходит много детских соревнований.

И.В.: – Детский спорт – это, пусть, отдельное и очень важное направление нашей работы. В календарный план ОАО «РЖД» включён ряд детских и семейных соревнований. Крупнейшее из них – детская Спартакиада, которая в этом году прошла в Самаре. Кроме того, серьёзные проекты есть у многих профессиональных клубов – это фестиваль футбола «Локобол», баскетбольная Школьная лига и Кубок ОАО «РЖД» по стритболу, проводимые «Локомотивом-Кубань». Недавно к ним добавился «Локоволей», финальный турнир которого в конце ноября пройдёт в Новосибирске.

– Как строится партнёрство с ОАО «РЖД»?

О.Д.: – О генеральной линии сотрудничества – разделении профессионального и любительского спорта – я говорил выше. В будущем году планируем перейти на единый договор по холдингу в обеспечение спортивных мероприятий. Он позволит учитывать интересы всех работников холдинга независимо от их принадлежности к структурам ОАО «РЖД». Ещё один принципиальный шаг касается нашего сотрудничества с Роспотребнадзором. Совместно мы решили сделать единый календарный план, начиная с соревнований узлового уровня.

– А теперь о приятном. Расскажите, как пройдёт празднование юбилея?

О.Д.: – Праздничный вечер состоится 18 ноября в Центральном доме культуры железнодорожников. Мы пригласили более ста почётных гостей. Среди них прославленные спортсмены, победители и призёры Олимпийских игр, активисты массового спорта со всей сети дорог от Сахалина до Калининграда. Приглашения также направлены всем ведущим спортивным обществам страны, включая «Динамо», ЦСКА и «Спартак». О культурной же программе праздника, концерте, извините, умолчу. Замечу лишь, что она будет очень представительной и интересной.

Беседовали Владимир Суетин
Роман Вишнёв

САМБО

Четвёртый титул

Виталий Минаков вновь стал ЧЕМПИОНОМ МИРА

В Вильнюсе завершился Чемпионат мира по самбо. Представитель Центрального спортивного клуба «Локомотив» Виталий Минаков выиграл «ЗОЛОТО» в категории свыше 100 кг.

Минаков стал Чемпионом мира в четвёртый раз подряд. Непосредственная подготовка к прошедшему Чемпионату продолжалась у Виталия полтора месяца. Из-за травмы он пропустил ряд турниров, но к моменту начала главного для самбистов турнира года Виталий наработал отличную форму. Он уверенно расправился со всеми соперниками, а в финале не оставил шансов белорусскому тяжеловесу Юрию Рыбаку, победив его со счётом 10:2.

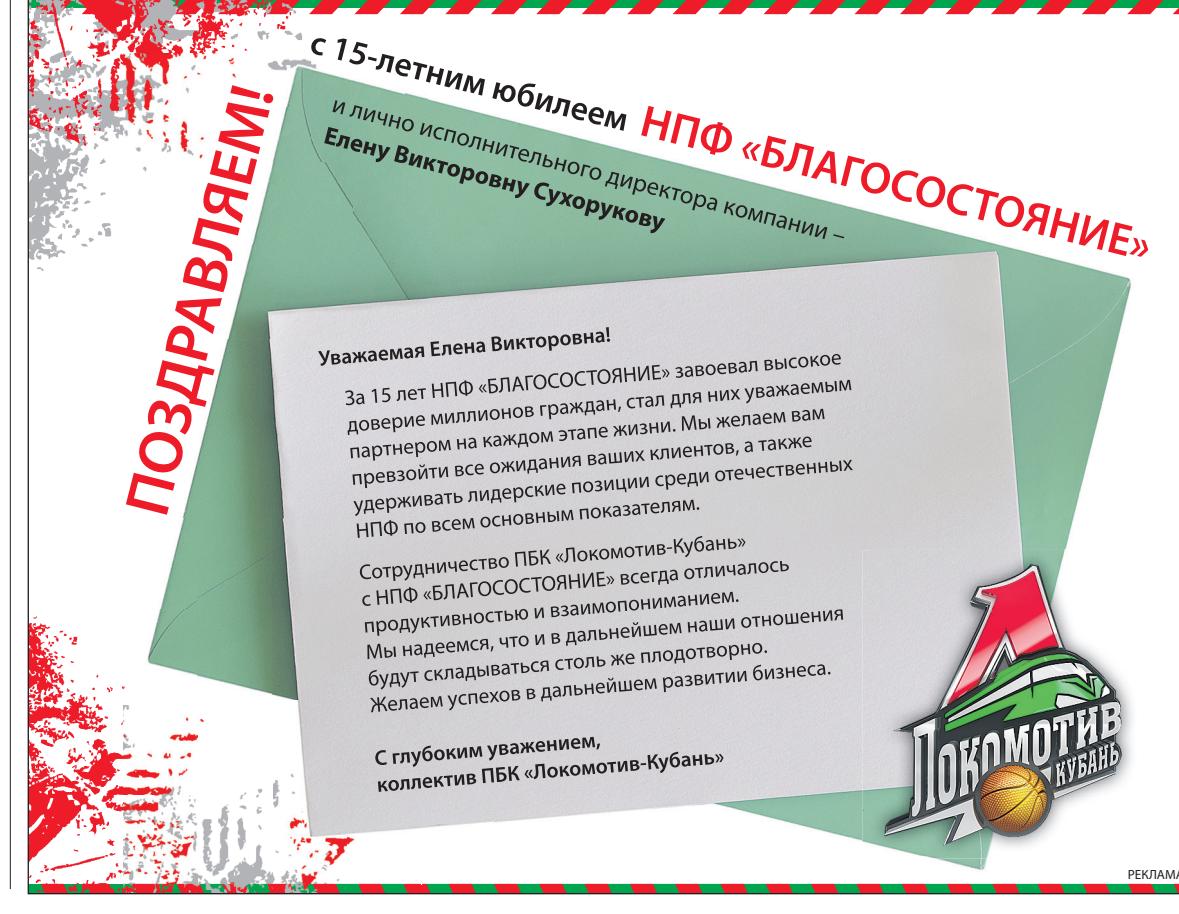
Отлично выступили в столице Литвы и другие российские сам-

бисты. Наша сборная уверенно победила в общекомандном зачёте. В трёх видах программы – мужском и женском турнире, а также в боевом самбо – российские спортсмены выиграли 14 золотых, 8 серебряных и 3 бронзовые медали, намного опередив ближайших конкурентов из Белоруссии и Грузии.

В женском турнире стоит отметить успех Светланы Галянт, победившей в категории до 75 кг. В финале на последних секундах она вырвала победу у украинки Татьяны Савенко – 2:0 и в седьмой раз завоевала титул Чемпионки мира.

– В нынешнем году я отметила 25-летие своей спортивной карьеры, – рассказала Галянт, – но опыт по-прежнему позволяет мне побеждать.

Роман Вишнёв



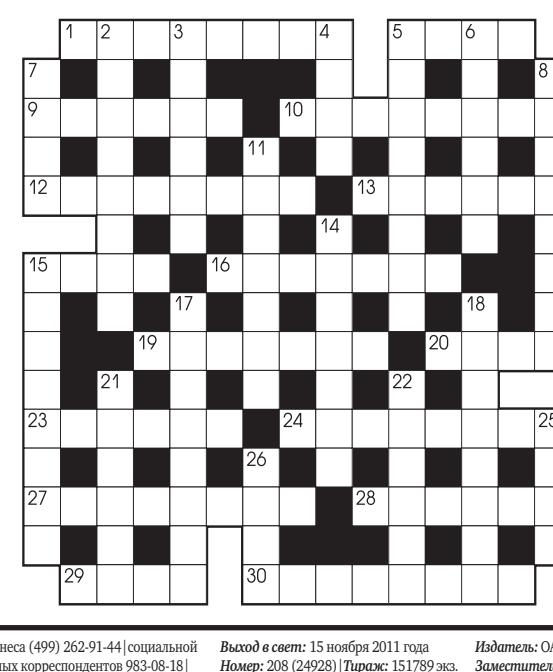
КРОССВОРД

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Способность найти и принять решение без рассуждений. 5. Калинка-малинка с точки зрения ботаника. 9. Грязная книга, по которой лучше ходить в галошах. 10. Съедобный гриб с хрупкой мякотью. 12. Космический странник, с которым лучше не сталкиваться. 13. Любитель писать, но не подписываться. 15. Возвышенность, не отличающаяся крутым норовом. 16. Высокая правительственный «благодарность». 19. Область медицины, заставляющая мыть руки перед едой. 20. «Джип» Волжского автозавода. 23. Предоставление в долг товаров или денег. 24. Кот, призывающий ребят жить дружно. 27. В квартире согревает, в автомобиле охлаждает. 28. Популярный артист эстрады по имени Ефим. 29. Прозвище «зелёного американца» в России. 30. Одёжка для прогулок в космосе.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

2. Ракета, выводящая на орбиту космический корабль. 3. Совокупность предметов обихода. 4. Важнейшее средство человеческого общения. 5. Валение дурака на манеже как жанр. 6. В плечах она косая, хотя всегда прямая. 7. Белый мультиплексационный медвежонок. 8. Нанесение рисунков на металлы. 11. А, В или С в овощах и фруктах. 14. Ров, где скоро лягут трубы. 15. «Зигзаг неудачи» по-самурайски. 17. Многоместная старинная карета-маршрутка. 18. Газ для медицинских посудушек. 21. «Открылась ..., звезда полна» (М. Ломоносов). 22. Распространённое название магазина по продаже очков. 25. Плюс, похожий на мяч регбиста. 26. Густой пушок на лицевой стороне некоторых тканей. 27. Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 14 ноября

1. Аттестат. 2. Титаник. 3. Канинбал. 4. Ливанов. 5. Вол. 6. Лекарка. 7. Аврора. 8. Ассистент. 9. Тарелка. 10. Амазонка. 11. Атос. 12. Сводник. 13. Кандидат. 14. Тарантас. 15. Соус. 16. Спилберг. 17. Гнев. 18. Воск. 19. Короб. 20. Барахло. 21. Оазис. 22. Спуск. 23. Квартет. 24. Таможенник. 25. Кокон. 26. Натуращица.