

3. | ЦЕНА

ОАО «Первая грузовая компания»
повысит тарифы на перевозку
энергетического угля

4. | Соседи

Белорусская железная дорога
создаёт Центр транспортного
обслуживания клиентов

5. | Субсидии

В программу льготных перевозок
автомобилей на Дальний Восток
включены новые модели

7. | ОБРАЗОВАНИЕ

Железнодорожные вузы не будут
спешить с созданием попечительских
советов при участии работодателей

26 октября 2011 года www.gudok.ru
среда www.gudok.info
№ 195 (24915) E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная Выходит Тираж
транспортная с 23 декабря 151570
газета 1917 года экземпляров

От редакции

Профессиональная засуха

Предрейсовые медосмотры локомотивных бригад – обыденность. Ведь машинист – человек одной из самых необыкновенных, ответственных профессий. И его встреча с врачом перед началом работы, скорее, некий ритуал или даже доброе напутствие. Но стоит копнуть чуть глубже, и станет ясно, что медосмотры – отнюдь не пустая формальность. В одном из локомотивных эксплуатационных депо выяснилась поразительная статистика. С начала года до работы не были допущены 17 машинистов и их помощников в связи с тем, что к назначенному часу они явились на работу навеселе.

В дальнейшем из официальных источников удалось выудить пару цифр. Обучение машиниста стоит выше 200 тыс. руб. Человек, пришедший с улицы, должен вначале получить профессию помощника, стажироваться, проработать почти три года, снова учиться, опять стажироваться... Словом, подготовка машиниста занимает около пяти лет. То есть столько же, сколько в среднем уходит на высшее образование.

Всех пришедших в депо в нетрезвом виде машинистов уволили. Они потеряли самую высокооплачиваемую работу в своём небольшом провинциальном городке. Больше там зарабатывают, пожалуй, только банкиры. Так нужно ли теперь лишний раз читать мораль и рассуждать о том, что это так просто – не пить накануне вечером, что профессия подразумевает самодисциплину и потеря места для этих людей несопоставима с полученным удовольствием? И стоит ли рассуждать об убытках, которые понесло депо? Стоит. Речь ведь не только о деньгах, но и о бесцельно затраченных усилиях – словно у крестьян в лютую засуху.

Когда недавно поезд сбил сразу нескольких пешеходов, кто-то из репортёров бросил реплику: не исключено, что машинист был пьян. Но ведь никто из обсуждавших новость не поверил в это предположение. Это же уму непостижимо!

Правильно, что не поверили. Разумеется, на руководителей того депо с нетрезвыми машинистами легло пятно. Но предприятие сохранило честь перед обществом, там не закрыли глаза на случившееся и не побоялись возможных оргвыводов.

Но всё-таки чувство досады от происшедшего не проходит. Почему люди так легко лишили себя престижной профессии? Почему они не задумались, что кого-то придётся срочно искать для их замены? Может быть, в своё время психологи плохо присматривались к тем, кто пошёл учиться на машиниста?

ЦИФРА ДНЯ

2,1 млн

тонн – именно на такую цифру перевыполнен план 2011 года по завозу грузов на олимпийские объекты.

Блиц

В объезд гриппа

Сотрудники российских железных дорог пройдут вакцинацию



Фото: РИА Новости

Генриэтта Мартынова,
главный специалист
департамента
здравоохранения
ОАО «РЖД»

– Генриэтта Геннадьевна, по опыту прошлых лет эффект от вакцинации заметен?

– Конечно. В прошлом сезоне, например, уровень заболеваемости гриппом и другими ОРВИ у работников компаний был значительно ниже показателей по стране в целом соответственно на 46 и 10%.

– Генриэтта Геннадьевна, по опыту прошлых лет эффект от вакцинации заметен?

– Конечно. В прошлом сезоне, например, уровень заболеваемости гриппом и другими ОРВИ у работников компаний был значительно ниже показателей по стране в целом соответственно на 46 и 10%.

В ОАО «РЖД» для прививок используются зарубежные вакцины «Ваксигрипп» и «Флюа-микс», разрешённые к применению в РФ, обладающие хорошими иммуногенными характеристиками с минимальным риском развития осложнений.

– А противопоказания к прививке есть?

– Если человек уже заболел – у него температура или недомогание, – вводить вакцину не рекомендуется. Противопоказана прививка и в случае индивидуальной непереносимости компонентов препарата.

– Обязательной вакцинации подлежат определённые категории работников. Как быть остальным?

– В этом году планируется привить около 320 тыс. человек: локомотивные бригады, путейцев, работников диспетчерско-операторских, станционно-маневровых групп, служб энергоснабжения, СЦБ и связи.

А также обратившихся в медучреждения РЖД проводников пассажирских поездов, кассиров.

Работники других профессий, как транспортники, имеют право на бесплатную прививку в рамках Национального календаря прививок вакциной «Гриппол» в поликлинике по месту жительства или в медучреждении РЖД при условии получения им препарата от органов управления здравоохранением региона.

Кроме того, в поликлиниках РЖД при обращении к врачу терапевту можно получить бесплатно эффективные противовирусные препараты ингарон и альфарона (капли в нос). В прошлом году они выдавались лицам, обеспечивающим безопасность движения, но не привитым по состоянию здоровья. Сейчас их могут получить все желающие. Иммунизация продлится до 20-х чисел декабря.

– Генриэтта Геннадьевна, по опыту прошлых лет эффект от вакцинации заметен?

– Конечно. В прошлом сезоне, например, уровень заболеваемости гриппом и другими ОРВИ у работников компаний был значительно ниже показателей по стране в целом соответственно на 46 и 10%.

Беседовала
Наталья Савельева

Сотрудничество

Обкатка модели

Компании «НОВАТЭК» и «Сибур»
помогут РЖД построить инфраструктуру



Фото: РИА Новости

ПРЕЗИДЕНТ ОАО «РЖД» Владимир Якунин, генеральный директор ОАО «Сибур» Дмитрий Конов и председатель правления ОАО «НОВАТЭК» Леонид Михельсон подписали протокол о взаимодействии по принципиально новой финансовой модели.

Грузовладельцы готовы вкладывать деньги в инфраструктуру без залогов

выводу о том, что без координации взаимодействия грузоотправителя и перевозчика невозможно реальное развитие, в том числе инфраструктуры железнодорожного транспорта», – заявил после подписания документа глава РЖД Владимир Якунин.

«При этом никакого залога инфраструктуры или собственности РЖД не предусматривается. Вместо этого предполагается

выработка модели, в которой мы возьмём на себя обязательства перевозки определённого груза, если прогнозируемые инвестиции будут вложены, и будем делать это по согласованной с правительством схеме по определённому тарифу, который устраивает грузовладельцев. Это позволит нам возвратить средства в течение семи лет, получив инфраструктуру, а они получают перевозку, которая им необходима», – рассказал Владимир Якунин.

По словам Леонида Михельсона, в связи с тем, что растёт добыча газового конденсата, компания приняла решение

увеличить мощности Пурговского завода

в 2013–2014 годах до 11 млн тонн (сейчас 5 млн тонн).

«Мы рассматриваем инвестиции в линию Лыткарино – Тобольск под свои же объёмы. РЖД будут получать дополнительные денежные средства от наших дополнительных объёмов через три года. Мы им поможем, чтобы частично средства появились в этот трёхлетний период и они развили инфраструктуру. А дальше, так как тариф будет фиксированным, это выгодно и нам, и РЖД. Мы не вкладываем деньги, мы будем производить предоплату за будущие объёмы перевозок», – заявил господин Михельсон.

«НОВАТЭК» заинтересован в том, чтобы продукция предприятия была довезена до потребителя, а создание новой модели это гарантирует. При этом он отметил, что дорога будет для всех, а фиксированный тариф – только для компаний, авансировавших её расширение.

> Окончание | 3

Лента новостей

Систему на продажу

Россия готова поставлять другим государствам модель «Электронного правительства». Глава Минкомсвязи Игорь Щеголев на выставке ITU Telecom World в Женеве заявил, что приобретение системы может заинтересовать развивающиеся страны, которым требуется недорогое и быстро внедряемое решение. Министр пояснил, что создание системы, включая портал госуслуг и систему межведомственного электронного взаимодействия (СМЭВ), обошлось в \$150 млн. Для сравнения: в Эстонии аналогичная система стоила \$1,5 млрд, а в Сингапуре за 10 лет потратили \$15 млрд, чтобы достичь такой же функциональности.

В режиме ожидания

Страны Евросоюза пока не готовы к подписанию с Россией соглашения о безвизовом режиме. Посол по особым поручениям Министерства иностранных дел Анвар Азимов сообщил, что консультации между Россией и ЕС проходили в течение года и сейчас стороны вышли на финишную прямую. При этом необходимо «сформулировать реализацию шагов по последующей выработке соглашения», отметил дипломат, но партнёры из Евросоюза на это пока ответа не дали. Анвар Азимов добавил, что «у Москвы нет никаких намерений вступать в Европейский союз, но диалог должен быть, и он должен быть взаимовыгодным».

Платить не будем

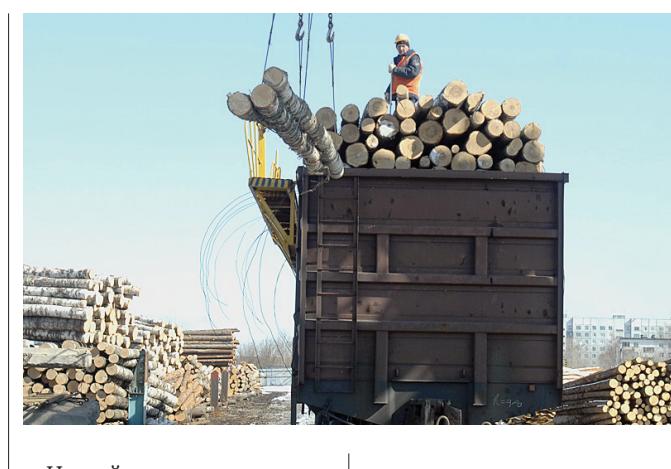
Россия и США не намерены подчиняться односторонним решениям Евросоюза и платить эмиссионные квоты за выброс парниковых газов воздушными судами авиакомпаний, летающими через воздушное пространство ЕС. Вице-премьер Сергей Иванов заявил журналистам в кулуарах форума «Финский бизнес в Москве», что позиции обеих стран по этому вопросу одинаковы. «Мы никаким односторонним решениям подчиняться не будем», – подчеркнул Сергей Иванов. Вице-премьер напомнил, что международным регулированием в сфере авиаперевозок занимается Международная организация гражданской авиации, но эта организация не принимала никаких решений по эмиссионным сборам.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Погрузка

Вошли в план

Социально значимые перевозки находятся под особым контролем



наблюдается по всем номенклатурным группам, кроме лесных грузов.

Для настоящего момента характерно также, что погрузка угля достигла 110% к уровню прошлого года, но планы для предприятий энергетики всё равно выполняются пока лишь на 95%. Это связано в основном с неоплатой компаниями получаемого груза.

Сейчас ОАО «РЖД» во главу угла ставит принцип приоритетности социально значимых и сезонных перевозок. На особый контроль взяты перевозки зерна, леса, сахарной свёклы, сахара, картофеля, овощей. В ЦФТО утверждают, что все заявки, которые приходят от грузоотправителей по этим номенклатурным группам, согласованы, на сети есть лишь отдельные случаи необеспечения подвижным составом – на более 10–20 вагонов. Но и с ними удаётся разобраться в ближайшие дни.

ВЛАДИСЛАВ КУКРЕШ

На этой неделе погрузка ожидается на уровне 3,66 млн тонн, при этом для выполнения плана октября необходимо грузить 3,613 млн тонн.

В настоящий момент плановые параметры выполняются по всем значимым номенклатурным грузам, за исключением каменного угля (где отставание составляет 830 тыс. тонн) и железной руды (143 тыс. тонн).

Также за октябрь удалось существенным образом поправить ситуацию со скопившимся на складах грузом. Особенно по каменному углю, где со складов вывезли 507 тыс. тонн. Улучшение связано с системной работой, которая проводилась на полигоне Западно-Сибирской магистрали производственным блоком.

В октябре количество вагонов, прибывших с нарушением сроков доставки грузов, снизилось в целом на 2,6%.

Улучшение сроков доставки

2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

26 октября 2011 года

среда

№ 195 (24915)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

Ситуация

Вышла нестыковка

За трое суток на станцию Бабаево Октябрьской магистрали опоздало более 60 грузовых и пассажирских поездов.

По словам заместителя начальника станции Бабаево Михаила Никитина, причина задержек, как это ни странно, работы по улучшению пропускной способности станции.

«Первый этап реконструкции только что закончился, мы перевели дежурных по станции за новый пульт, – пояснил Михаил Никитин. – Но новые устройства СЦБ не подошли к нашим техническим системам. Произошла неувязка. Переключение было запланировано на 21 октября, по факту это произошло только 24-го к вечеру. Всё это время барахлили устройства СЦБ и светофоры, поэтому поезда было трудно пропускать».

Станция Бабаево находится на линии Тихвин – Бабаево – Кошта, связывающей Санкт-Петербург, страны Прибалтики, районы Севера с Уралом, Сибирью и дальним Востоком.

Кроме того, Бабаево – станция стыкования родов тока: постоянного на участке Тихвин – Бабаево и переменного на участке Бабаево – Кошта. Сегодня максимальная пропускная способность станции – 60 пар поездов в сутки, после завершения реконструкции в 2012 году она вырастет до 95. Согласно проекту здесь будет введен в эксплуатацию новый приёмно-отправочный парк для нечётных грузовых поездов на подходе со стороны Кошты с полезной длиной путей 1050–1500 м и их электрификацией. Проектом также заложено строительство пункта обслуживания локомотивов с путями отстоя электровозов постоянного и переменного токов, реконструкция поста электрической централизации. Кроме того, будет сделан пешеходный переход.

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

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Награда за сотрудничество

Высокий знак отличия Армении вручил главе ОАО «РЖД» Владимиру Якунину президент этой страны Сердж Саргсян в Москве. Руководитель ОАО «РЖД» удостоился награды за деятельность, способствующую укреплению и развитию двусторонних отношений, углублению сотрудничества между Арменией и Россией.

Мост к саммиту

На 30% завершён подъём панелей жёсткости будущей проезжей части моста на остров Русский, где в сентябре 2012 года пройдёт саммит Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества. Об этом заявил глава Минтранса Игорь Левитин.

Контейнеры потяжелели

Со станций Южно-Уральской магистрали за девять месяцев отправлено 39,1 тыс. контейнеров, 27,5 тыс. из них – крупнотоннажные. Общий объём перевезённых грузов в контейнерах всех типов превысил 665 тыс. тонн. Средний вес контейнера составил 17 тонн, что на 10,8% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

Преступлений стало меньше

За девять месяцев было зафиксировано 176 случаев незаконного вмешательства в работу Приволжской дороги. Это на 11,4% меньше по сравнению с показателями аналогичного периода прошлого года. В том числе зафиксировано 130 случаев разбора оборудования путей, устройств сигнализации, централизации и блокировки, 35 случаев наложений посторонних предметов на рельсы, 10 ложных анонимных сообщений об угрозах взрывов. Кроме того, зафиксировано 834 случая хищений имущества дороги на общую сумму более 9 млн руб. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года количество хищений сократилось на 18%. Несмотря на то что общее число случаев воровства имеет тенденцию к снижению, отмечается рост краж металломолота и деталей из чёрного металла. Всего за хищения задержаны 738 человек, возбуждено 245 уголовных дел.

Порт поднялся на импорте

Более чем вдвое выросла чистая прибыль ОАО «Ванинский морской торговый порт» по сравнению с прошлогодним периодом. За девять месяцев она достигла 193,4 млн руб. Выручка же компаний составила 1,1 млрд руб., что на 12,7% выше уровня 2010 года. Положительные финансовые результаты порт демонстрирует, несмотря на снижение грузооборота. В январе – сентябре стивидором перегружено 4,3 млн тонн различных грузов. По сравнению с прошлым годом это меньше на 6,7%. В частности, у порта на 8,7% сократилась работа с экспортными грузами. На 5% выросли грузооборот пассажирской паромной переправы Наволоки – Холмск. Вместе с тем выросла обработка импортных грузов на 11,4%. Рост произошёл за счёт перевалки глинозёма и нефтепроката.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Развитие

Начало кольца

В МОСКОВЕ ПОЯВИТСЯ НОВЫЙ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ



В следующем году на одном из участков Малого кольца Московской магистрали запустят экспериментальное пассажирское движение.

Об этом сообщил первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Морозов на координационном совете по развитию инфраструктуры Московской дороги в столице.

Для экспериментального запуска пассажирского движения выбран восемькилометровый участок Пресня – Канатчиково с пятью остановочными пунктами: Сити, Кутузово, Лужнецкая набережная, Спортивная и площадь Гагарина.

По словам Михаила Хромова, генерального директора ОАО «МКоД», специально созданного для развития Малого кольца, на это потребуется около 3 млрд руб. По участку пойдут четыре рельсовых автобуса. Это единственно возможный подвижной состав для быстрого запуска, так как кольцо пока не электрифицировано. На закупку автобусов планируется потратить 500 млн руб.

Первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Морозов и заместитель мэра Марат Хуснуллин (справа) уверены, что благодаря сотрудничеству компании и города пассажирское движение по Малому кольцу обязательно будет

Другая статья расходов – оборудование остановочного пункта на площади Гагарина. Здесь есть тоннель, где запланировано сделать остановочный пункт. «Его необходимо оснастить новой системой вентиляции, так как существующая не предусматривает прохода дизель-поездов», – отметил Михаил Хромов. На её оборудование, монтаж потребуется также 500 млн руб., а на все работы по обустройству остановочного пункта – ещё около 700 млн руб.

По словам Михаила Хромова, в короткие сроки возвести пассажирские комплексы на существующих с начала прошлого века станциях нет возможности, но есть идея сооружения новых коротких платформ под рельсовые автобусы.

Кроме того, возникают вопросы и к остановочному пункту Сити. Его изначально планировалось расположить на специально возведённой эстакаде вместо существующей насыпи. Возник вопрос: как пассажиры попадут на эстакаду и куда выйдут? «Хотелось бы более предметно понимать планы стройкомплекса Москвы по возведению этой эстакады», – обратился к заместителю мэра Москвы Марату Хуснуллину Михаил Хромов.

«Есть несколько вариантов решения вопроса: либо мы рассмотрим другой маршрут экспериментального запуска, либо всё-таки начнём строить эстакаду», – сказал Марат Хуснуллин, обещав в течение двух недель рассмотреть все варианты и выбрать наиболее оптимальный.

«Необходимо увидеть плюсы и минусы, принять самый лучший вариант, но в любом случае в 2012 году мы должны хотя бы частично реализовать движение на Малом кольце», – отметил Вадим Морозов.

Светлана Казанцева

ФОТО: ПАВЕЛ ГОВОРКОВ

Безопасность

УГОЛЬ по «бархату»

РОСТ ПЕРЕВОЗОК ПОТРЕБОВАЛ РЕКОНСТРУКЦИИ ПЕРЕГОНА



На участке Спиченково – Зеньково Западно-Сибирской дороги модернизировали пути.

По словам замначальника Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры по Кузбасскому региону Андрея Долженкова, звеньевой путь из 25-метровых рельсов заменили на бесстыковой.

Несмотря на плотный график движения, перегон модернизирован девять суток. «Бархатный» путь прослужит не менее 30 лет, повысит безопасность движения.

«Участок пучинный, – рассказал Андрей Долженков. – При укладке мы применяли защищающие балласт от влаги пенополистирол и геотекстиль. Щебень на перегоне просто очистили. Замены не потребовалось. Привели в порядок полосу отвода».

Срочная реконструкция потребовалась потому, что перегон, расположенный на участке Юрга – Таштагол, обеспечивает

Теперь твёрдому топливу не грозят опасные пучины

пропуск порожняка с запада страны на крупнейшие угольные месторождения Кузбасса и уже груженых составов в обратном направлении.

«Здесь проходит до 40 пар поездов ежесуточно, – пояснил начальник станции Спиченково Дмитрий Душинский. – А в будущем их количество будет увеличиваться в связи с постоянно растущей в Кузбассе добывшей угля».

По словам начальника отдела Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры по Кузбасскому региону Игоря Абрамова, в этом году в регионе капитально отремонтировано более 200 км пути. Это больше, чем в прошлом, на 70 км.

Анатолий Болдырев,
соб. корр. «Гудка»
Новокузнецк – Кемерово

Сервис

Польза географии

Жители Сибири, Урала и Поволжья быстрее доедут до Кавказа и без пересадок – до Германии

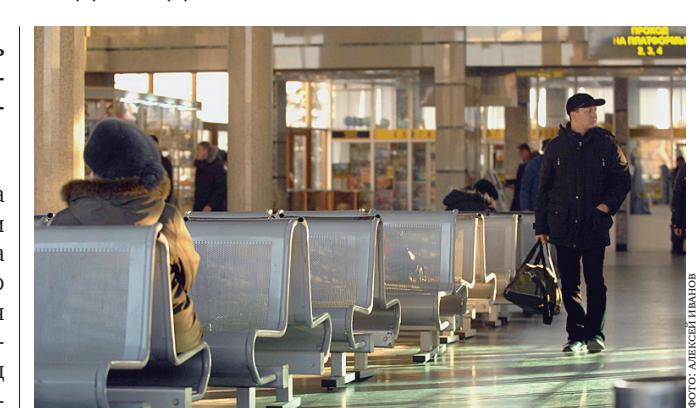
С 28 октября начнёт ходить новый скорый поезд Челябинск – Самара – Кисловодск.

По словам начальника отдела планирования и организации перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа Куйбышевского филиала ОАО «Федеральная пассажирская компания» Галины Калтахчян, скорый поезд Челябинск – Самара – Кисловодск будет ходить по чётным числам и называется взамен ранее существующего пассажирского Самара – Кисловодск.

Изменится расписание, а также расширится география станций на участке от Уфы до Самары, где можно приобрести билеты на новый скорый.

Поезд будет следовать из Челябинска через Уфу, Самару, Саратов, Волгоград, Арамавир, Минеральные Воды и Пятигорск. В его составе будут ципченые вагоны Уфа – Кисловодск, Самара – Кисловодск и беспредельный Уфа – Берлин.

Кроме того, пассажиры получат удобное расписание по прибытию и отправлению по Кисловодску, и, самое главное, для них сокращается время в пути. Это стало возможным за счёт изменения расписания без дополнительных маневровых



Отдыхающий проводят в курортном Кисловодске на два часа больше

операций на станциях Саратов и Волгоград.

«Если раньше от Самары до Кисловодска можно было добраться за 39 часов 57 минут, то новый скорый поезд это же расстояние преодолевает за 37

часов 51 минуту», – отметила Галина Калтахчян.

В Куйбышевском филиале ФПК ожидают сохранить и даже увеличить объём перевозок.

«Компания сохраняет маршрут, чтобы обеспечить качество пассажирских перевозок и со-

хранить транспортную доступность для жителей Западной Сибири, Урала и Поволжья», – сказала Галина Калтахчян.

Дмитрий Попов,
соб. корр. «Гудка»
Самара

«Раньше до Кисловодска можно было добраться за 39 часов 57 минут, новый поезд проедет на два часа быстрее

ДЕЛОВАЯ СРЕДА

Рейтинг

Открыли вопрос

ПГК и «Трансконтейнер» остались с прежним прогнозом



«Дочек» РЖД оценивают по степени удаления от холдинга

Агентство Fitch Ratings оставило под наблюдением в списке «негативный» долгосрочные рейтинги ОАО «Трансконтейнер» и ОАО «ПГК».

Английские аналитики подчеркнули, что судьба крупных операторов зависит от доли ОАО «Российские железные дороги» в их портфеле акций.

Сохранение статуса «негативный» говорит о решении сократить долю РЖД в «Трансконтейнере» и неопределенности относительно размеров пакета, который будет продан, сроков продажи и того, кто будет будущим мажоритарным акционером компании.

Напомним: сейчас РЖД обсуждают с правительством вопрос о размерах продаваемого пакета.

«Намерение РЖД сохранить 25-процентную долю говорит о готовности поддерживать «Трансконтейнер» и его значимости для РЖД с точки зрения стратегии и ведения деятельности. Кредитоспособность «Трансконтейнера» на самостоятельной основе продолжает отражать его ведущую позицию на рынке услуг контейнерных железнодорожных перевозок в России», — считает первый аналитик Fitch Ratings Жаннина Арнольд.

Сохранение статуса Rating Watch «негативный» в отношении ПГК связано с запланированным на 28 октября аукционом по продаже 75% минус двух акций.

После аукциона агентство больше не будет учитывать поддержку РЖД как материнской структуры в рейтингах оператора. Рейтинги ПГК могут оказаться под воздействием кредитоспособности нового акционера и взаимоотношений между материнской и дочерней структурой, которые будут установлены.

Список участников аукциона по покупке пакета акций ОАО «ПГК» уже сформирован. Задача для участия в аукционе в размере 5 млрд руб. внесли ООО «Грансойл», ОАО «Независимая транспортная компания» и ЗАО «Нефтетранссервис».

Татьяна Максимова

Сотрудничество

Обкатка модели

>Начало | 1

Генеральный директор «Сибура» Дмитрий Конов, в свою очередь, добавил, что строительство терминала в Усть-Луге по перевалке сжиженных газов полностью координируется с планами РЖД по расширению как ближней, так и дальней инфраструктуры. А также согласуется с планами «Сибура» по строительству мощностей в Западной Сибири, в первую очередь направленных на обработку нефтяного потенного газа.

При этом он отметил, что сотрудничество с РЖД у компаний происходит по несколько иной, чем у «НОВАТЭКа», схеме. «Мы инвестируем в различные участки дороги в рамках своей специализации», — сказал господин Конов, добавив, что финансовые вложения в инфраструктуру Усть-Луги запланированы в объеме 17 млрд руб.

Владимир Якунин сказал, что если удастся создать эту модель, то это будет принципиально новый подход к государственно-частному партнерству.

Галия Шакирова

В досье

ОАО «НОВАТЭК» — независимый производитель природного газа. Сырьевая база компании расположена в Ямalo-Ненецком автономном округе. ОАО «Сибур» — крупнейший нефтехимический холдинг в России и Восточной Европе. Деятельность: переработка попутного нефтяного газа, производство сжиженных углеводородных газов.

ЦЕНА

Равнение на Прейскурант

ПЕРВАЯ ГРУЗОВАЯ ОРИЕНТИРУЕТСЯ НА ТАРИФЫ ИНВЕНТАРНОГО ПАРКА



ОАО «Первая грузовая компания» инициирует повышение тарифов с 2012 года на перевозку энергетического угля.

Планируется, что тарифы повысятся до уровня совокупных транспортных затрат грузоотправителей при перевозках в инвентарном парке (тариф Прейскуранта 10-01 + плата за пользование вагоном за период погрузки и выгрузки). Как сообщает компания, в 2010 году стоимость услуг отставала от этого уровня на 17%, а в 2011-м — на 9%. «Сегодня ОАО «ПГК» фактически субсидирует перевозки энергетического угля на внутренний рынок за счёт доходов от других перевозок», — отмечается в сообщении компании. По данным ПГК, по итогам 2010–2011 годов грузоотправители сэкономили более 6,5 млрд руб. за счёт более низкого тарифа, чем при перевозке в вагонах инвентарного парка.

Как обещают в компании, тариф на перевозку энергетического угля для нужд ЖКХ на расстояние менее 500 км останется ниже тарифа по Прейскуранту 10-01 на 5–7%.

ПГК мотивирует необходимость повышения тарифов рыночными тенденциями. Так, с начала 2010 года по второй квартал 2011 года цены на новые полу-

ПГК пересматривает отклонения от Прейскуранта 10-01

вагоны увеличились в среднем на 78%, достигнув отметки 2,3 млн руб. «В условиях динамичного роста цен ОАО «ПГК» не останавливало и не пересматривало инвестиционную программу по обновлению парка полувагонов: с 2010 по 2012 год компания планирует приобрести порядка 41 тыс. полувагонов», — говорится в сообщении компании. В ПГК также отметили высокую стоимость ремонта и литьих деталей, который тоже оказывает влияние на тарифообразование.

Представитель ПГК заявил «Гудок», что приведение тарифов в соответствие с Прейскурантом 10-01 никак не связано с передачей части парка компании в аренду ОАО «РЖД».

Естественно, угольщики с опасением восприняли новость о повышении тарифов. Независимый аналитик в сфере угольной отрасли Валерий Артемченко считает, что вслед за ПГК свои ставки поднимут и частные операторы, что повлечёт за собой увеличение цен на уголь.

«Энергетические компании имеют определённый денежный запас и смогут пережить повышение тарифа. — Поделился

своим мнением источник в одной из крупнейших угольных компаний. — А вот муниципальные образования, которым выделяются деньги из бюджета на закупку топлива, к сожалению, не защищены». При этом, по словам источника, хотя основная масса перевозок энергетического угля для нужд ЖКХ действительно укладывается в расстояние 500 км, однако существуют и более длинные плачевые, например из Красноярского края на Дальний Восток. «Энергетические компании не будут компенсировать повышение тарифа из собственного кармана, а включат его в стоимость продукции. При этом не будут отпускать уголь, если он не будет оплачен муниципальными властями в полном объёме»,

Между тем

ПГК объявила о снижении с 25 октября 2011 года тарифных ставок на перевозку свежих овощей и сахарной свёклы на внутреннем рынке. На перевозку сахарной свёклы устанавливается ставка на уровне Прейскуранта 10-01, что на 26% ниже действующих тарифов компании. В отличие от Прейскуранта 10-01 в тариф ОАО «ПГК» включён простой вагон под грузовыми операциями (двой сток на погрузку, двое сток на выгрузку), что позволяет грузоотправителям и грузополучателям дополнительно скономить 7860 руб. за вагон по сравнению с перевозкой в вагоне инвентарного парка. Тариф на перевозку овощей также приравнен к уровню Прейскуранта 10-01 (~28% от тарифа ПГК). Тариф включает в себя одни сутки на погрузку и одни сутки на выгрузку (экономия порядка 2 тыс. руб. за вагон).

— отметил представитель угольной компании. «С нового года, как правило, происходит повышение тарифов в различных отраслях. Стоит ожидать повышения цен узлыщиками независимо от увеличения железнодорожных тарифов», — считает ведущий эксперт компании «ФИНАМ Менеджмент» Дмитрий Баранов. По его мнению, увеличение железнодорожных тарифов не повлечёт перераспределение перевозок на другие виды транспорта, поскольку в этом сегменте найти альтернативу железной дороге сложно.

Отметим, что ставки ПГК всегда оставались ниже, чем у частных операторов, на 20–30%.

Денис Виксне

Модернизация

ТВМ — Традиции Высокого Мастерства

Компания увеличила свою долю на рынке ремонта вагонов

ООО с ограниченной ответственностью «Трансвагонмаш» (ООО «ТВМ») образовано 4 сентября 2007 года с целью создания конкурентоспособной компании в сфере оказания услуг по ремонту грузовых вагонов.

Стратегия развития общества предусматривает увеличение производственных мощностей путём расширения сети собственных предприятий по всей территории Российской Федерации. Сегодня в состав ООО «ТВМ» входит 4 вагоноремонтных предприятия, расположенных в разных регионах: Белгородской (ВРП Готня), Иркутской (ВРП Черемхово), Амурской (Свободненский вагоноремонтный завод) областях и Республике Башкортостан (ЗАО «Вагоноремонтный завод»).

В соответствии со стратегией развития ООО «ТВМ» проводит целенаправленную работу по наращиванию производственных мощностей вагоноремонтных предприятий, повышению инвестиционной привлекательности предприятий, расширению сферы обслуживания по ремонту грузовых вагонов, повышению качества ремонта вагонов при безусловном обеспечении социальных гарантий работникам вагоноремонтных предприятий.

За 4 года работы на рынке вагоноремонта ООО «ТВМ» увеличило объёмы ремонта грузовых вагонов со 140 до 20000 вагонов в год.

Стратегическими партнёрами в части поставки объектов под ремонт являются дочерние общества ОАО «РЖД»: ОАО «Первая грузовая компания», ОАО «Вторая грузовая компания», а также ОАО «Газпромтранс» и ООО «Трансойл».

ООО «ТВМ» с первых дней первостепенной задачей ставило перед собой проведение работ по замене морально и физически устаревшего технологического оборудования, модернизации производства, дооснащению предприятий специализированным оборудованием, средствами неразрушающего контроля и диагностики. Кроме того, проводятся мероприятия по приведению технологического оборудования структурных подразделений до уровня регламента технической оснащенности депо для ремонта грузовых вагонов, внедрению современного оборудования, освоению новых технологий.

Методологическое, техническое и технологическое обеспечение ремонтного процесса в компании находится на высоком уровне и позволяет качественно выполнять плановые виды ремонта грузовых вагонов.

В целях увеличения программы ремонта колёсных пар и тележек грузовых вагонов, устранения противопотоков, улучшения условий труда работников на предприятиях внедрены поточное линии по ремонту колёсных пар и тележек грузовых вагонов, проведены работы по внедрению автоматизированных комплексов для мойки тележек, колёсных пар, автоматизированных участков распрессовки и мойки подшипников и деталей буксового узла. Для повышения качества обточки колёсных пар, минимизации влияния человеческого фактора на качество обточки на всех предприятиях ООО «ТВМ» проведён капитальный ремонт колёсоподшипниковых станков с установкой числового программируемого управления. Внедрено специализированное оборудование для восстановления и обработки литьих деталей тележек вагонов и автосцепного устройства. На сегодняшний день

на предприятиях компании организован полный спектр услуг по ремонту вагонов, начиная с внутренней очистки котлов цистерн и заканчивая окраской вагонов.

Большое внимание в компании уделяется внедрению новых перспективных технологий ремонта узлов вагонов, которые обеспечивают снижение стоимости эксплуатационного цикла и повышение уровня безопасности и надёжности. Так, в апреле 2010 года одними из первых на сети дорог предприятиями ООО «ТВМ» освоена технология ремонта буксовых узлов колёсных пар грузовых вагонов с установкой кассетных конических подшипников компаний «Амстед Рейл Компани, Инк» и ООО «ЕПК — Бренко Подшипниковая Компания». Первый вагон на кассетных подшипниках позволит снизить расходы владельца на ремонт и эксплуатацию вагона и повысить уровень безопасности движения и надёжности подвижного состава.

Реализация данных проектов позволила расширить действия условных номеров предприятий для клеймения ответственных узлов и деталей вагонов при проведении деповского и капитального ремонта, повысить качество ремонта вагонов и их узлов, реализовать мероприятия по повышению безопасности движения.

Большая работа проведена на предприятиях по улучшению бытовых условий, приведению рабочих мест к требованиям руководящих документов. Проведены ремонты санитарно-бытовых помещений, душевых, организованы комнаты приёма пищи, приобретено и внедрено оборудование для химчистки и стирки спецодежды. Реализованы мероприятия по обеспечению температурного режима в производственных цехах с

проводением реконструкций систем теплоснабжения и вентиляции.

Здоровый образ жизни работников — одна из важных современных ценностей любого коллектива. Работники компании постоянно принимают участие в спортивных соревнованиях. 1 октября 2011 года команда ООО «ТВМ» заняла первое место по волейболу в рамках проведения турнира «Бизнес Олимпиада — 2011», который проводился в Рустове. Участие в подобных соревнованиях — это возможность пообщаться с партнёрами, лучше узнать коллег по работе, сплотить коллектив, укрепить командный дух, без которого невозможно эффективное решение задач в российском бизнесе.

Увеличение кадрового потенциала и содержание социальной сферы рассматриваются компанией как инструмент эффективности производства в целом. Поэтому в ООО «ТВМ» особое внимание уделяется вопросам подготовки, обучения кадров и социальной политики. Для этого разработаны обучающие интерактивные и тестирующие в режиме удалённого доступа программы для работников предприятий и руководителей всех уровней.

Для того чтобы уверенно чувствовать себя в условиях вагоноремонтного бизнеса и постоянно повышать конкурентоспособность своих предприятий, компания ООО «ТВМ» и в дальнейшем будет нацелена на повышение качества оказываемых услуг, обеспечение безопасности движения через реализацию мероприятий, направленных на модернизацию производственной базы, внедрение современных технологий и улучшение условий труда.

Людмила Шляхтунова

Структура

Один за всех

ГРУППА RAIL GARANT МЕНЯЕТ СХЕМУ УПРАВЛЕНИЯ АКТИВАМИ

«Рейл Гарант Финанс» передали полномочия генеральным директорам входящих в группу Трубной транспортной компании (ТТК) «Спецтрансгаранта» и «Транс Синергии».

Согласно сообщению Федеральной антимонопольной службы (ФАС), «Рейл Гарант Финанс» – управляющая компания, она приобрела права, позволяющие осуществлять единоличное управление.

«Такая организационная структура позволит более эффективно управлять группой, сократить операционные расходы, повысить гибкость бизнеса и его инвестиционную привлекательность. Как показывают практика и опыт крупнейших российских холдингов, данная модель управления весьма эффективна», – уверен генеральный директор новой управляющей компании Роман Котенко. Однако в компании не стали уточнять, сколько повысится обещанная инвестиционная привлекательность компаний.

Сторонним компаниям были переданы финансовые, бухгалтерские, кадровые и другие функции, при этом за компаниями Группы Rail Garant осталась производственная деятельность. Напомним, «Спецтрансгарант» перевозит сжиженные углеводородные газы, наливные химические и пищевые грузы. «Транс Синергия» – оператор вагонов-цистерн, специализирующийся на перевозке нефти, нефтепродуктов и нефтехимии. ТТК оперирует как универсальным, так и специализированным парком вагонов, но по-прежнему остаётся одним из лидеров по перевозке труб большого диаметра.

Партнёр компании «Налоговик» Дмитрий Липатов считает, что единая управляющая компания, осуществляющая полномочия генерального директора, – эффективная форма организации бизнеса для крупных предприятий, уверенно чувствующих себя на рынке.

Но нельзя забывать о том, что сама система холдинга имеет свои недостатки, которые могут обостряться при едином управлении. Существуют риски, при которых оптимизация управления или других издержек не произойдёт. И на рынке таких примеров хватает, хотя вряд ли управленцы согласятся такие риски признать или ликвидировать.

«Отсутствие конкуренции внутри холдинга может снизить экономическую эффективность всей модели путём сохранения убыточных или низкоэффективных производств. Единое управление полностью исключает возможность вывода такого производства из состава холдинга. Если в теории это возможно, то на практике фактически не осуществляется: либо слишком мелко для холдинга, либо не хватает на это управляемых ресурсов», – рассказывает Дмитрий Липатов.

По его словам, в случае с Группой Rail Garant абсолютно объективно произойдёт усложнение и бюрократизация организационной модели управления.

«Учитывая разную отраслевую принадлежность бизнеса объединённых предприятий, решать мелкие, но определённо важные организационные и иные вопросы станет крайне сложно, что качественно отразится на положении дел внутри компаний холдинга. К тому же отсутствие адекватного нормативно-правового регулирования, вызванного единим управлением крупных структур, приведёт в определённой степени к снижению эффективности, которое, впрочем, компенсируется за счёт единых действий объединения на рынке. В целом можно отметить, что переход прав единоличного управления к «Рейл Гарант Финанс» принесёт положительные моменты для холдинга в целом, но в некоторой степени скажется негативно на участниках объединения», – отметил Дмитрий Липатов.

ТАТЬЯНА МАКСИМОВА

Перевозки

Поделились парком

НТК и «ФЕСКО» договорились не толкаться на рынке

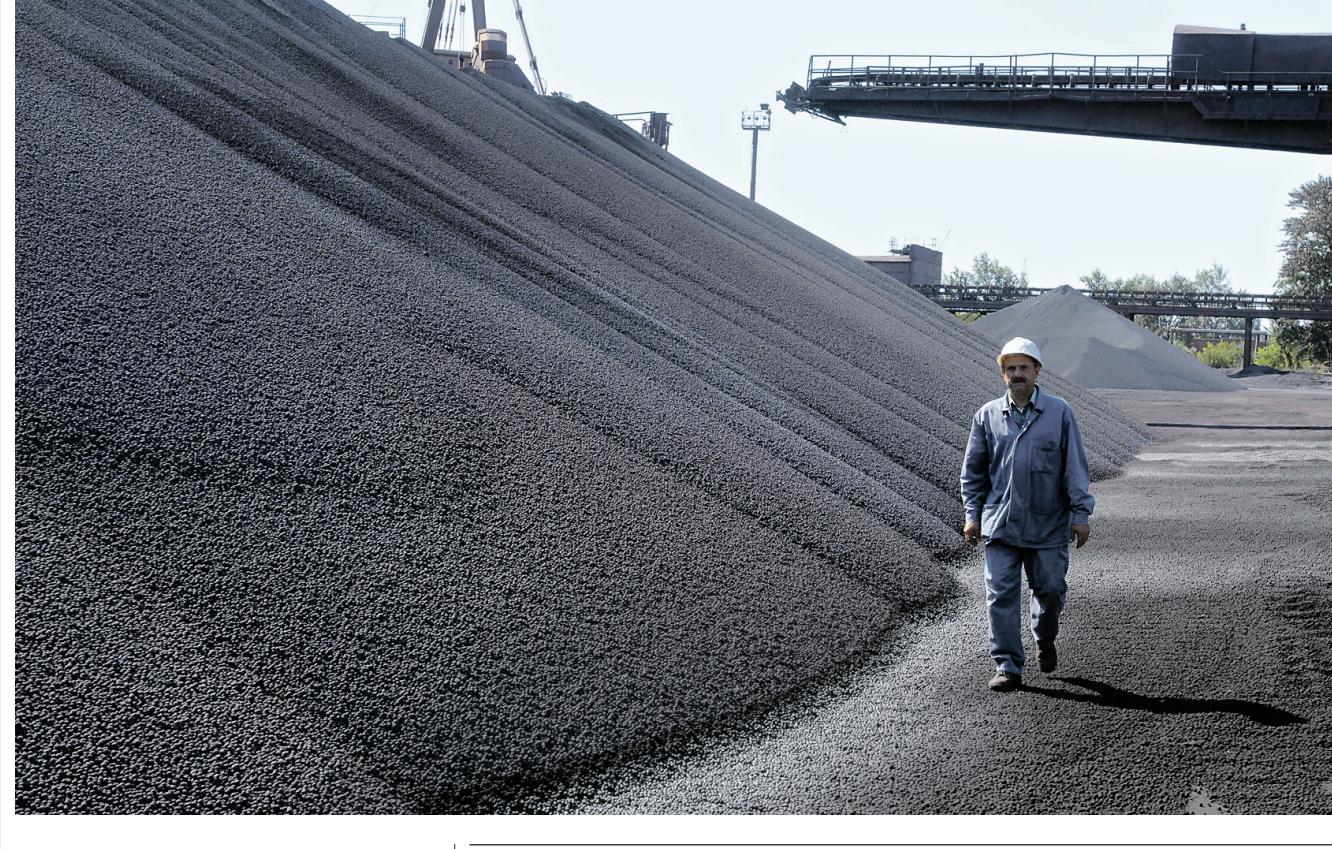


Фото: Татьяна Григорьев

ООО «ФИРМА «Трансгарант» (входит в транспортную группу «ФЕСКО») передаёт ООО «Независимая транспортная компания» (НТК) в аренду сроком на 5 лет до 1000 вагонов-окатышевозов. Управлять парком должен сам арендатор.

Для НТК подписанное соглашение – инструмент по построению долгосрочного плана обеспечения сырьём в специализированном подвижном составе своей материнской компании – Новолипецкого металлургического комбината (НЛМК).

Вице-президент транспортной группы «ФЕСКО» Алексей Гром рассказал, что договор позволит компании обеспечить гарантированной загрузкой свой подвижной состав специализированного парка.

«Неправильно толкаться двум крупным операторам на одной производственной площадке», – подчеркнул он. – Обычно цена такой мнимой конкуренции – потеря эффективности для обеих сторон. Согласованная долгосрочная схема сотрудничества с НТК позволит нам сконцентрировать свои усилия на оптимизации операторской деятельности в других регионах, где у нас традиционно сильные позиции и где, возможно, НТК будет передавать нам свой парк в управление. Именно такая политика консолидации вагонного парка операторов должна привести к повышению эффективности работы всех участников перевозочного процесса».

Дефицитному парку нашли применение вне конкуренции

Советник генерального директора НТК Александр Егорушкин сообщил, что договор с транспортной группой «ФЕСКО» позволит компании обеспечить поставки горнometallurgical сырья для НЛМК.

«Новолипецкий комбинат вводит в работу свой новый объект, домну № 7, что резко повышает потребности в металлургическом сырье, – отметил он. – Благодаря группе «ФЕСКО» мы оперативно сумели найти необходимый нам парк специализированных вагонов для перевозки затребованного нашим партнёром груза. Мы выбрали аренду окатышевозов по той причине, что их эксплуатация

компании «Трансгарант-Украина» – до 200 вагонов в год».

По словам президента Гильдии экспедиторов России Семёна Резера, сделка станет примером грамотного распоряжения специализированным парком его собственником и нахождения нужных для работы вагонов оператором.

«ООО «Независимая перевозочная компания» рационально определило структуру необходимого для выполнения своих перевозочных обязанностей парка и сумело найти нужные вагоны у той компании, которая была готова оперативно и на долгий срок их предоставить, – отметил он. – Сам

Неправильно толкаться двум крупным операторам на одной производственной площадке

менее затратна и технологически более приемлема в данном перевозочном проекте, чем полувагоны. Маршруты следования арендемых окатышевозов пройдут между нашим главным партнёром – Новолипецким металлургическим комбинатом и его основными поставщиками – Лебединским и Стойленским горно-обогатительными комбинатами. Непосредственно под аренду будут взяты вагоны двух структурных предприятий группы «ФЕСКО» – группы «Трансгарант» в объёме не менее 700 вагонов в год и

договор является по своим параметрам выгодным для обеих сторон именно в силу гарантированности объёмов предоставляемого парка, наличия его источников, а также длительных сроков аренды. Для получателя вагонов это означает наличие вагонов под вновь предъявляемые объёмы перевозок в обслуживании своего ключевого клиента. Для арендодателя сделка означает гарантированное поступление финансовых средств от эксплуатации собственного парка».

Леонид Григорьев

Транзит

Мимо трубы

В СРЕДНЕАЗИАТСКОМ РЕГИОНЕ ВЫРАСТЕТ НЕФТЯНОЙ ТРАНЗИТ

Азербайджан заключил соглашение с Казахстаном о дополнительном транзите казахстанской нефти с месторождения «Тенгиз» по железной дороге.

«Мы достигли договорённости с казахстанской стороной по транспортировке дополнительно 3 млн тонн тенгизской нефти по железной дороге Республики», – сообщил министр транспорта страны Зиявудин Мамедов.

По его словам, планируется приобретение 1500–1600 вагонов-цистерн. Необходимо добавить, что на обновление подвижного состава ЗАО «Азербайджанские железные дороги» традиционно привлекают заемные средства, а в числе партнёров АзЖД по вопросу кредитования такие организации, как Всемирный банк и Ceska Export Bank.

К сожалению, в государственных железнодорожных администрациях Азербайджана и Казахстана прояснить ситуацию не смогли.

Соруководитель аналитического отдела «Инвесткафе» Дмитрий Адамидов отметил, что транзитные перевозки нефти через Азербайджан возвращаются на докризисный уровень.



Азербайджан для экспорта нефти потребовались пути соседей

«Казахстан получает дополнительные возможности для экспорта нефти, что с учётом ожидаемого роста добчицы «чёрного золота» в ближайшие годы будет совсем не лишним, а Азербайджан получит дополнительные до-

ходы от транзита. Но надо отметить, что после кризиса транзит казахской нефти через Азербайджан упал, и в этом контексте можно говорить о постепенном восстановлении поставок», – считает Игорь Адамидов.

Управляющий активами Финансовой группы «Брокеркредитсервис» Николай Солабуто уверен, что у сотрудничества Казахстана и Азербайджана в области нефтяных перевозок серьёзные перспективы.

«Азербайджан представляет собой перспективное направление экспорта казахстанской нефти как по трубопроводам Баку – Джейхан и Баку – Спуса, так и по железной дороге. Причём по азербайджанской дороге, по нашим оценкам, можно транспортировать свыше 10 млн тонн нефти в год, в то время как весь объём транзитной нефти, который пройдёт в 2011 году через Азербайджан, включая трубопроводы, оценивается в 6–7 млн тонн. Потенциал налицо», – подчеркнул Николай Солабуто.

Как отметил эксперт, в ближайшем будущем начнётся коммерческая добыча нефти на Кашаганском месторождении в Каспийском море, и, учитывая хорошие отношения двух прикаспийских стран, маршрут доставки нефти в Европу через Азербайджан представляется наиболее оптимальным.

Константин Мозговой

Соседи

Центр в помощь

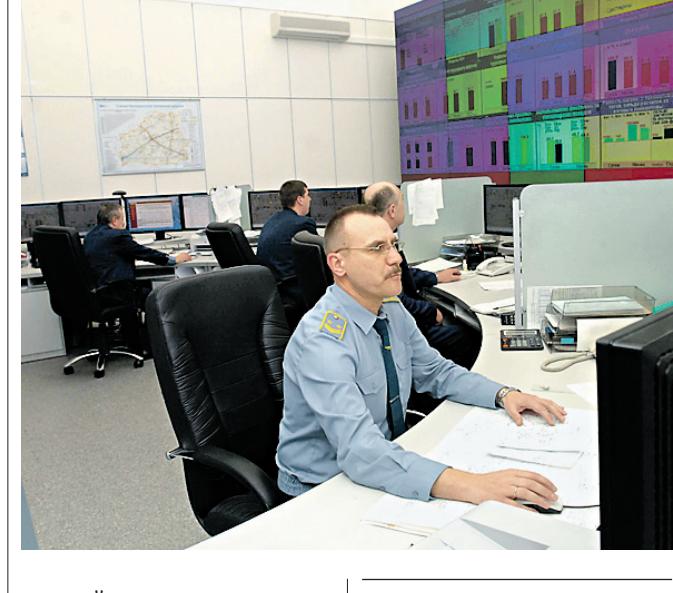
БЖД поддержит клиентов советом

Белорусская железная дорога (БЖД) создаёт Центр транспортного обслуживания клиентов.

Заместитель начальника службы грузовой работы и экономической деятельности БЖД Александр Евсюк рассказал, что новая структура образована для оптимизации грузовой и коммерческой работы в 2012–2013 годах. На базе центра будет организована круглосуточная «горячая линия», специалисты которой смогут оказать консультационную помощь клиентам по вопросам осуществления грузовых перевозок.

«Привлечению дополнительных грузопотоков способствует проводимая БЖД гибкая тарифная политика, – подчеркнул он. – При её формировании особое внимание уделяется совершенствованию тарифов для массовых грузов, таких как каменный уголь, чёрные металлы, нефтепродукты, минеральные удобрения, строительные, лесные грузы. Для них применяются специально разработанные понижающие коэффициенты и фиксированные ставки по конкретным маршрутам».

По мнению генерального директора международной ассоциации экспедиторов «БАМЭ» Елены Ильиной, проект Бело-



рussкой дороги по созданию центра окажет лишь косвенное влияние на общее состояние конкурентоспособности национальной транспортной системы на международном рынке перевозок.

«Для экспедиторов и грузовладельцев гораздо важнее магистрали по своевременному обеспечению предъявляемых перевозок подвижным составом, графиками движения, пропускной способностью инфраструктуры, погрузочными мощностями, – отметила она. – В этом отношении на нашей сети мы наблюдаем постоянный дефицит. Особенно остро он выражен в нехватке подвижного состава инвентарного парка БЖД. В итоге экспедиторы вынуждены его арендовать у соседей, в частности в Литве, что серьёзно удорожает стоимость их услуг и, соответственно, снижает нашу общую привлекательность для грузовладельцев. Что же касается ЦТС, то консультации важны лишь тогда, когда процесс перевозки уже обеспечен всеми необходимыми материальными и нормативными факторами».

Леонид Григорьев

Вопрос дня

Какой груз этой осенью потребовал от дороги специальных мер?

Юрий Чуркин, начальник Тайгинского центра организации железнодорожных станций Кузбасского региона:

– Нынешней осенью специальных мер потребовал уголь. Это и известные трудности по организации его вывоза с угольных складов шахт и разрезов, и сама технология погрузки. Сейчас в регионе начались заморозки. И чтобы топливо не смерзлось в вагонах, рекомендуем своим коллегам на непосредственных фронтах погрузки тщательно проводить профилактику паркожняка. Требуем обрабатывать их специальной смазкой, чтобы уголь не смерзлся, а при его погрузке соблюдались параметры влажности и температуры. Это касается и строительного щебня, который наш регион тоже отгружает в достаточном количестве.

Игорь Ильинов, первый заместитель начальника Забайкальского ТЦФТО:

– С приближением холода увеличиваются объёмы отгрузки угля для предприятий ЖКХ и энергетики Забайкальского края и Амурской области. Поэтому тесно работаем с администрацией края, проводим совещания по завозу угля на зимний период. При отсутствии собственного подвижного состава, чтобы вывезти уголь, по агентским соглашениям использовали парк полуваагонов, являющийся собственностью ПГК и ВГК, которым управляет ЗабЖД.

Вера Люкишина, начальник отдела маркетинга Куйбышевского ТЦФТО:

– Осенью происходит переориентация нефтеналивных грузов с речного транспорта на железнодорожный. На дорогу вернутся около 4 млн тонн, или 5,5% от общей погрузки. В зоне ответственности КбшЖД находятся три крупные группы грузоотправителей: самарская площадка нефтеперерабатывающих заводов НК «Роснефть» и ОАО «ТАИФ-НК» в Татарии. В ближайшее время в Татарии планируется ввод в эксплуатацию первой очереди нового нефтехимического комплекса ОАО «ТАНЕКО» в Нижнекамске. Годовая мощность по переработке сырья нового комплекса составляет 7 млн тонн в год, а объём перевозок железнодорожным транспортом ожидается на уровне 6,8 млн тонн в год.

Алексей Лоншаков, первый заместитель начальника Дальневосточного ТЦФТО:

– Угли, некоторые строительные грузы. Но в данном случае надо говорить о сезонных условиях перевозки. Именно эти грузы в переходный период, в октябре–ноябре, подвержены смерзанию в пути следования из-за перепадов температуры воздуха. Приходится более плотно работать с грузоотправителем. Кстати, в этом заинтересован и собственник подвижного состава. Иначе он страдает из-за непроизводительных простоев парка в ожидании выгрузки, а также возможных повреждений вагона в порту, который не оснащён тепляками и вагонопрокидывателями.

ПРОГНОЗ

Стимулы для нефти

Для поддержания уровня добычи государство снижает экспортную пошлину

Чтобы пристимулировать нефтяные компании на освоение новых недр и увеличение глубины переработки, государство готово пойти на налоговые уступки и снизить экспортную пошлину. Эти меры сохранят тенденцию на сокращение железнодорожных перевозок сырья на экспорт.

По прогнозу Минэнерго, в 2011 году в России будет добыто 509–510 млн тонн. Это почти на 5 млн тонн нефти больше, чем в рекордном для нефтяников 2010 году. По словам замминистра энергетики РФ Сергея Кудряшова, повысить прошлогодний уровень удалось за счёт введения в эксплуатацию Талаканского и Верхнечонского месторождений. Однако уже в ближайшее время на 3–4 года возникнет «яма» перед запуском новых проектов и падение нефтедобычи будет неизбежным, отметил Сергей Кудряшов, выступая на конференции «Нефтяной комплекс России: карта будущего».

По его словам, для того чтобы заинтересовать нефтяников идти на шельф, а также увеличить глубину переработки, и было принято решение ввести так называемый режим 60/66. Напомним, что он действует с 1 октября текущего года. Формула расчёта предполагает повышение пошлины на экспорт тёмных нефтепродуктов и дизельного топлива с 46,7% от пошлины на нефть до 66%. Пошлины на прямогонный и товарный бензины останутся на нынешнем уровне – 90% от нефтяной. То есть экспорт мазута становится менее привлекательным, чем раньше.

Экспортный налог на сырую нефть, напротив, снижается до 60% от разницы цен. Ранее ставка рассчитывалась по формуле «цена нефти на основе мониторинга за предшествующий месяц плюс 65% от разницы между этой ценой и \$182 за тонну» (\$25 за баррель – цена, принятая за основную).

В настоящее время экспортная пошлина на нефть в России составляет \$411,4 за тонну. По прогнозам Минфина, в результате введения новой системы налогообложения нефтяных компаний пошлина на вывоз сырой нефти из страны опустится до \$392,4–393,6 за тонну. Бюджету новый порядок расчёта обойдётся в \$2 млрд.

Однако, похоже, что это только начало налоговых уступок. По мнению вице-президента управления стратегии и управления портфелем инвестиций «ТНК-ВР Менеджмент» Павла Ильясова, положительный эффект от режима 60/66 будет недолгим. «В течение 2–3 лет он будет потерян из-за роста тарифов естественных монополий и дальнейшего падения добычи на освоенных месторождениях (сейчас добыча на старых месторождениях падает на 0,6% в год)», – считает господин Ильясов.

Между тем эксперты констатируют дальнейшее снижение доли экспортных железнодорожных перевозок нефтепаливных грузов. «В большей степени снижение объёма перевозок нефтяных грузов обусловлено снижением экспортных перевозок сырой нефти железнодорожным транспортом в 2011 году. После запуска ВСТО-2 объём таких перевозок упадёт ещё, так как тот объём нефти, который сейчас наливают в Сковородино и везут до Кузбасса, уйдёт в трубу», – говорит руководитель отдела исследований железнодорожного транспорта Института проблем естественных монополий Игорь Курочкин.

Галия Шакирова

7

среда

№ 195 (24915)

Субсидии

Ладе помогут выйти на рельсы

В ПРОГРАММУ ЛЬГОТНЫХ ПЕРЕВОЗОК АВТОМОБИЛЕЙ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК ВКЛЮЧЕНЫ НОВЫЕ МОДЕЛИ

Российское правительство пополнило список автомобилей, которые РЖД перевозят на Дальний Восток на льготных условиях, семью новыми моделями. Благодаря программе субсидирования в этом году «ИжАвто» впервые отправит в регион пробную партию Lada 2104.

Автомобили Renault Megan, Fluence, произведённые на заводе Renault в Москве, и детище «ИжАвто» – Lada 2104 попали в правительственный список субсидирования перевозок произведённых в России автомобилей на Дальний Восток. Указанные модели будут транспортироваться по железной дороге без взимания платы, говорится в постановлении правительства.

Таким образом, общий перечень расширился до 79 наименований авто таких производителей, как ОАО «АВТОВАЗ», ЗАО «Форд Мотор Компани» (Focus и Mondeo), СП «GM-АВТОВАЗ», группы «ГАЗ», завода «ТагАЗ», завода GM в Санкт-Петербурге (Opel и Chevrolet), Nissan и Hyundai. Кроме того, льготы по перевозке с Дальнего Востока распространялись на среднетоннажные грузовики Isuzu NPR и NMR, а также автомобили производства завода группы Sollers во Владивостоке – SsangYong.

Как рассказал «Гудку» директор по сбыту «ИжАвто» Евгений Козлов, до включения в программу завод не поставлял свою продукцию на Дальний Восток. В этом году в регион запланированы тестовые поставки в объёме 150 автомобилей. По словам господина Козлова, небольшой объём объясняется желанием производителя оценить потребительский спрос.

Напомним, что программа действует с 2009 года в рамках реализации антикризисных мер. В первый год из бюджета на неё был выделен 1 млрд руб., в 2010 году – 1,349 млрд руб. (733,1 млн руб. – из бюджета Дальневосточного федерального округа). В текущем году предусмотрены субсидии для РЖД в размере 1,77 млрд.

В рамках программы субсидирования в прошлом году железнодорожники перевезли на Дальний Восток 7,51 тыс. новых легковых автомобилей и 9,97 тыс. машин с Дальнего Востока. Отраслевые эксперты ожидают увеличения объёмов в 2011 году.

«Объём автомобильного рынка на Дальнем Востоке в этом году может превысить 17 тыс. автомобилей. При этом на прямой импорт приходится около 30% рынка. Остальной объём заполняется автомобилями, произведёнными в РФ», – говорит эксперт департамента оценки



Фото: РИА Новости

Число автомобилей со «льготным» билетом постоянно растёт

«2К Аудит – Деловые Консультации/Морисон Интернешнл» Пётр Клюев.

Субсидии, выделяемые РЖД, продолжает анализировать, позволяют повысить конкурентоспособность автомобилей российского производства, что ведёт к снижению объёмов импорта.

не исключает, что на следующий год, в зависимости от результатов 2011 года, сумма субсидий ещё увеличится.

Выяснить планы Минпромторга и Минтранса на этот счёт, правда, не удалось.

В целом эксперты позитивно оценивают результаты программы.

За счёт субсидирования перевозок Дальний Восток может получить порядка 35–40 тыс. автомобилей

«Так, например, стоимость перевозки автомобиля из Владивостока в Москву в открытом вагоне составляет около 50–60 тыс. руб. Учитывая госзаказ, расценки РЖД могут быть и ниже. Таким образом, за счёт программы субсидирования перевозок Дальний Восток может получить порядка 35–40 тыс. автомобилей. В результате даже при бурном росте автомобильного рынка хватит примерно на 3–4 года», – подсчитал господин Клюев.

Ведущий эксперт УК «ФИНАМ Менеджмент» Дмитрий Баранов, в свою очередь,

«Поскольку в России были введены заградительные пошлины на импорт автомобилей, программа субсидирования перевозок была необходима для поддержки авторынка Дальнего Востока, который был ориентирован в основном на импорт автомобилей из Японии. За счёт программы Дальний Восток получил альтернативу японским иномаркам», – считает господин Клюев.

Дмитрий Баранов согласен с коллегой: «Во-первых, таким образом поддерживаются отечественные автопроизводители,

которые платят налоги в российский бюджет и на чих заводах работают российские граждане. Во-вторых, автопарк Дальнего Востока обновляется, исчезают старые машины, которые уже давно не соответствуют экологическим нормам и современным представлениям о комфорте и технических характеристиках. В-третьих, эти перевозки дают работу и железному дорогам. И, наконец, такие перевозки всё же связывают регионы нашей страны, не дают Дальнему Востоку и его жителям считать себя уж совсем отрезанным лотём и забытыми остальными россиянами».

По словам пресс-атташе Renault в России Елены Третьяковой, конкретные объёмы поставок определяются клиентским спросом. «Разбивку по объёмам поставок в регионах мы не предоставляем. В настоящее время на Дальнем Востоке работает 7 дилеров, – сообщила она. – Во все города Дальнего Востока, где представлена марка (Владивосток, Хабаровск, Чита и др.), автомобили идут по железной дороге».

Галия Шакирова

СПОРТ

Выгружайте активнее

ЗЕРНОПРОИЗВОДИТЕЛЯМ НЕ ХВАТАЕТ ВАГОНОВ ИЗ-ЗА ИХ ЖЕ МЕДЛITЕЛЬНОСТИ



Генеральный директор компании Константин Засов пояснил, что проблемы инфраструктуры зернового рынка особенно заметны в периодах таких колоссальных пиков. «Мы стараемся исполнять все заявки, – заверил господин Засов. – Но сегодня около 2 тыс. вагонов, поданных по заявкам грузоотправителей, простаивают сверх нормативов (норматив выгрузки составляет одни сутки. – Ред.), и это один из признаков неэффективности зерновой инфраструктуры в целом».

Он добавил, что грузовладельцам предоставляется льгота, по которой можно бесплатно разгружать вагоны в течение 48 часов. Однако зачастую сельхозпроизводители не укладываются и в эти расширенные сроки. Поэтому вагоны, по сути, превращаются в склады зерна.

Виктор Зубков обещал контролировать, как выполняются нормативы выгрузки вагонов. Он добавил, что чем меньше будут эти сроки, тем больше будет свободного вагонного парка.

Первый вице-премьер поручил Министерству транспорта ежедневно отчи-

тываться о том, как организована перевозка зерна, сахарной свёклы и другой сельхозпродукции железнодорожным и автомобильным транспортом. А главам регионов он рекомендовал обеспечить более тщательное взаимодействие с руководством железнодорожной дороги и при необходимости составлять ежедневные графики для бесперебойной поставки грузов.

Вице-президент Российского зернового союза Александр Короб считает, что для сокращения сроков оборота вагонов административных мер мало. «Административное давление – вещь хорошая, но оно должно быть связано с реальностью. А реальность такова, что у предприятий, принимающих грузы, просто не хватает разгрузочных мощностей. И именно эту проблему правительству нужно решать прежде всего, – говорит эксперт. – Это могут быть предоставление льготных кредитов на развитие элеваторов и инфраструктуры или налоговые каникулы. Дальше уже дело бизнеса, но ориентир должен задать именно государство».

Маргарита Меньшакова

Для сокращения срока оборота вагонов административных мер мало

Жданов. По его словам, из 1,6 тыс. вагонов, которые потребовались местным грузоотправителям в сентябре–октябре, было подано около 600 единиц. Действительно,

рост заявок беспрецедентный, подтверждают в ЗАО «Русагротранс». Более 50 тыс. в октябре 2011 года против 28 тыс. в месяц в рекордном 2009 году.

ЕДИНАЯ ИНФОРМАЦИОННО-СПРАВОЧНАЯ «ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ» ДЛЯ РАБОТНИКОВ КОМПАНИИ

БЕСПЛАТНЫЕ ЗВОНИКИ ИЗ ВСЕХ РЕГИОНОВ РОССИИ!

8 800 100 1520

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



Ситуация

Затмение Сириуса

Когда царит бесхозяйственность, до беды – один шаг

ПЕТЕРБУРГСКИЙ АСТРОНОМ НАСТРОИЛ ТЕЛЕСКОП НА СИРИУС. Ему показалось, что там начинается затмение. Случайно отвёл объектив вниз и увидел, как с территории подстанции выкатывают огромную боину с кабелем. Он часто наблюдал там по ночам суету – приезжали машины, что-то увозили-привозили. Подстанция дважды загоралась, один раз он сам вызывал пожарных.

Но я приехала на тяговую подстанцию № 2 Лигово Санкт-Петербургско-Балтийской дистанции электроснабжения не по его просьбе, а по письму, которое пришло в редакцию. Знала, что подстанция – одна из старейших в городе на Неве, историю свою ведёт с 1933 года, когда на дороге начался переход на электротягу. В войну оборудование было эвакуировано в тыл. А после войны люди работали по 18 часов, чтобы восстановить хозяйство. Но то, что я видела там сегодня, заставило задаться вопросом: а может, после этого здесь была ещё какая-то война?

Представьте себе деревянные ворота, открытые настежь. Заходишь и видишь: почти вся территория залита маслом, разбросаны пустые бочки, мусор. Под каждым трансформатором маслянистая лужа, а рядом бочки с ГСМ. Не дай бог где-нибудь заискрит – всё запыхается. Внутри здания та же удручающая картина: провода под напряжением на стенах свишают без всякой защиты, пол деревянный, да и нигде он есть, со стены ссыпается штукатурка.

Спрашиваю у рабочих: «Где начальство?» Отвечают: «Не знаем, здесь никого нет». Иду в дистанцию. Представьте себе деревянные ворота, открытые настежь. Заходишь и видишь: почти вся территория залита маслом, разбросаны пустые бочки, мусор. Под каждым трансформатором маслянистая лужа, а рядом бочки с ГСМ. Не дай бог где-нибудь заискрит – всё запыхается. Внутри здания та же удручающая картина: провода под напряжением на стенах свишают без всякой защиты, пол деревянный, да и нигде он есть, со стены ссыпается штукатурка.

Спрашиваю у рабочих: «Где начальство?» Отвечают: «Не знаем, здесь никого нет». Иду в дистанцию.

Узнав, что пришёл спецкор «Гудка», начальник дистанции Анатолий Бруй тут же быстро уехал. По телефону сказал: «Встретиться могу только очень поздним вечером...» «Может быть, завтра утром или послезавтра?» – говорю я. «Нет, – отвечает, – только вечером, где-нибудь... около десяти или позже. Но я распорядился: наши работники ответят на все ваши вопросы».

В отделе кадров мне сказали, что подстанцией № 2 Лигово, а по совместительству ещё двумя руководит Диана Резбаева, не-

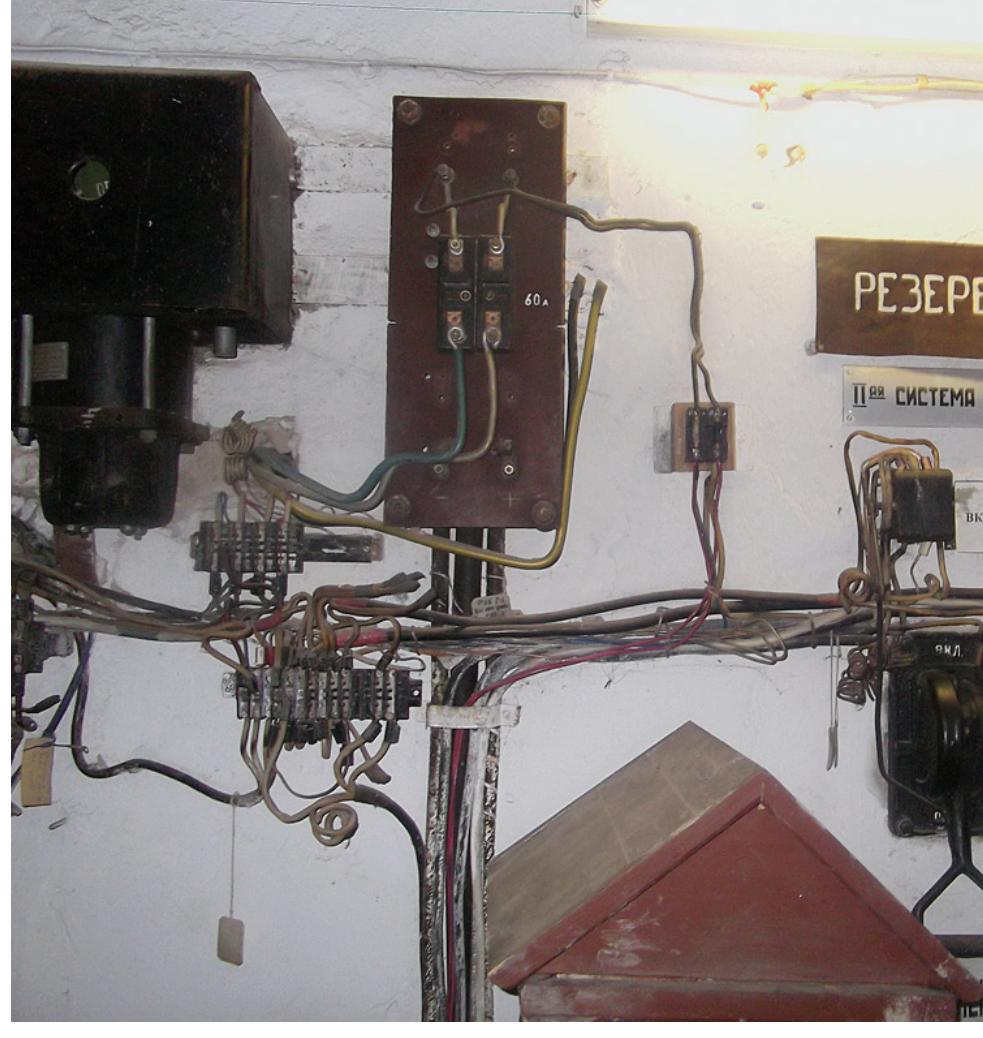
давняя выпускница техникума. Ей 21 год. До этого она была секретарём начальника дистанции. «Как с ней встретиться?» – спросила я. Оказалось, что Диана Рунисонова до 14 октября в очередном отпуске, а с 17 октября – в учебном, она учится на втором курсе в институте. Пока не сдаст сессию – на работу не выйдет».

Путь от секретаря до начальника трёх подстанций Диана после окончания техникума прошла стремительно – за восемь месяцев. Начальник дистанции Анатолий Бруй считает, что молодых и перспективных, таких, как Диана Резбаева, надо всячески продвигать. Видимо, поэтому он бывшего руководителя подстанции № 2, 26-летнего Максима Дивина, кстати, специалиста с высшим образованием, перевёл в отдалённый сетевой район. Его не смущило даже то, что до своего назначения Диана на подстанции не проработала и часа.

Мне рассказали, что за десять лет на подстанции Лигово произошло пять аварий и смеялись восемь руководителей. Один был непредсказуем – мог расплакаться, когда нужно было принять какое-то решение, второй заставлял ему честь отдавать и рапорт, когда приходил на работу, а третий на спор лез под напряжение... Стаками кадрами пять аварий – это ещё немногого.

Год назад Диана Резбаева приступила к своим новым обязанностям и сразу показала свой «профессионализм». Она по-хозяйски распорядилась: «Протрите реле мокрой тряпкой!» А у реле открыты контакты под напряжением. Дала приказ скечь мусор на территории подстанции. Как будто не видела, что там только спичку поднеси – земля загорится.

Подобных случаев было немало. Как-то в январе в двенадцатом часу ночи Резбаева поручила бригаде убрать снег с крыши подсобного здания. На замечание, что по технике безопасности эти работы запрещено выполнять в тёмное время суток, она ответила: «Не надо меня учить». И люди сгребали снег под контактным проводом. Диана же вместо отключения шести фидеров контактной сети распорядилась выключить только один. Допуск бригады был оформлен



Вот такая картина встречает людей прямо в коридоре подстанции

в оперативном наряде. Слава богу, пронесло! А в феврале она поручила электромонтеру передвинуть распределительный шкаф под напряжением... Ей, правда, объяснили, какие кнопочки сначала надо отключить, потом проверить – обесточен ли шкаф, а для этого, мол, нужны два человека со специальными допусками.

Об уровне её квалификации можно судить хотя бы по тому, что в июле в наряде-допуске

она написала, что для уборки пыли с трансформатора подготовки рабочего места и отключений не требуется. А там ведь только на первичной обмотке 35 кВ. Плакат должен висеть: «Не влезай! Убей!» И если бы старые работники подстанции не отключили напряжение, кто знает, каким бы исход такой уборки. Но когда специалисты деликатно объяснили ей ошибку, она ответила, что ерунда всё это, и на всякий случай оперативный журнал сожгла. Потом, по словам её подчинённых, так же посту-

пила со схемами подстанции и техническими картами на оборудование. А на замечание старшего коллеги ответила: «Рот закрой!»

При новом начальнике старым специалистам житья не стало. Хотя они, подобно ангелам-хранителям, оберегали «зелёную» молодёжь от ошибок. К числу таких относятся и электромеханик Лидия Суворова, чей стаж в энергетике уже

тогда Лидия написала письмо в Управление государственного пожарного надзора Санкт-Петербурга. У меня есть ответ: факты подтвердились. Проверка выявила вопиющие нарушения: «не проведены регламентные работы по техническому обслуживанию и планово-предупредительному ремонту автоматической установки пожарной сигнализации. Территория подстанции не ограждена капитальным забором. Утилизация горючих отходов

Получается, активная жизненная позиция сегодня вполне заменяет квалификацию. Чего ждать при таком подходе?

Когда гром грянет?

тридцать лет, последние семнадцать – на железной дороге. Она окончила электротехнический институт с красным дипломом. Коллеги о ней говорят: «Лидия – на редкость порядочный и отзывчивый человек».

Со своей тревогой она пошла к Анатолию Брую. А тот и слушать не стал, оборвал грубо: «Не ваше дело!»

дов происходит прямо на территории объекта. Эвакуационные пути содержатся с нарушением требований пожарной безопасности. Кабель-каналы закрыты деревянными щитами, снизу не защищены асбестом и не обиты жесткостью. Используется обогреватель с открытой спиралью во взрывоопасном помещении аккумуляторных батарей...»

И что же? С тех пор прошло почти десять месяцев, но ничего не изменилось.

А вот Лидию Смирнову после этого письма стали выживать с предприятием. Объявили выговор «за нерасчистку от снега под ходом к разъединителям и оборудованию». Но в смену на территории подстанции снега не было, потому что он растворился в масле, вытекшем из старых трансформаторов. А в апреле 2011-го её лишили премии. Причём даже не уведомили, за что. Об этом она узнала спустя несколько месяцев в техническом отделе дороги. А 10 мая был составлен акт о пропаже журналов в подстанции. И от Лидии Викторовны потребовали объяснений. Но ведь документация пропала не в её смену!

Порой она не знала, смеяться или плакать. Так, 13 мая в 15 часов 05 минут был составлен акт «Об отказе представить письменное объяснение по поводу не применения Суворовой Л. В. специальной обуви на рабочем месте». А акт о «не-применении», который должен ему предшествовать, появился в 15.10. Но главное – её на работе в тот день не было...

Тучи над головой у неё сгущались. Об этом свидетельствовали и другие факты: так, отгулы, взятые ею за переработку, несмотря на подписанные руководством заявления, записали как прогулы. Единоличным решением Резбаевой она была освобождена от обязанностей уполномоченного по охране труда, при том что эта должность – выборная.

Учитывая «грехи» электромеханика Смирновой, 9 августа её уволили по статье 81 п. 5 ТК за

«неоднократное неисполнение работником без уважительных причин трудовых обязанностей». Сообщили, что на её увольнение получено согласие профкома. А 2 сентября её привели на заседание профсоюзного комитета, где сказали, что согласие было сфальсифицировано. Её восстановили на работе, а в трудовой книжке

написали: «предыдущая запись недействительна». Всё хорошо. Вот только банк, в который Смирнова обратилась за кредитом в надежде хоть к старости обзавестись собственным углом, прочтя эту запись, ей отказал. В дистанции, правда, есть очередь на жильё, и она стоит в ней больше пятнадцати лет, хотя многие специалисты, которые пришли позже, давно квартиры получили.

В «Гудок» Смирнова обратилась как в последнюю инстанцию. Ничего ведь не менялось: полная бесхозяйственность на подстанции, и тут недалеко до беды.

Писала она об этом и в управление Октябрьской железной дороги. И получила недавно ответ из службы электрификации и электроснабжения. Думаю, не лишним будет его процитировать: «Служба электрификации и электроснабжения провела проверку ЭЧЭ-Лигово, при этом выявлено, что 80% замечаний, отражённых в вашем обращении, – обоснованы. Отмечены нарушения безопасного производства работ. Состояние охраны труда как на тяговой подстанции Лигово, так и СПБ-Балтийской дистанции электроснабжения признано неудовлетворительным».

Критическая ситуация обсуждалась даже на совещании в службе электрификации и электроснабжения. И там признали, что «Резбаева Д.Р. несвоевременно назначена начальником тяговой подстанции, так как имела незначительный опыт и 4-ю группу по электробезопасности», а это явное нарушение. Но, «учитывая недостаток квалифицированных кадров и деловые качества Резбаевой (активную жизненную позицию, системный подход в решении вопросов, навыки в управлении персоналом, учёбу в институте)», решено, что занимаемой должности она... соответствует.

Получается, что активная жизненная позиция сегодня вполне заменяет квалификацию. Чего ждать при таком подходе? Когда гром грянет?

Остаётся, правда, надежда – на астронома. Авось он во время вызовет подмогу.

Ольга Иженякова, спец. корр. «Гудка»
Санкт-Петербург
ФОТО АВТОРА

БЛАГОДАРНОСТИ

Рецепты от недуга

Здравствуйте, уважаемая редакция! Хочу передать через «Гудок» самые теплые слова благодарности заведующей терапевтического отделения узловой больницы города Грязи Ольге Пенской.

Встретить такого отзывчивого, внимательного и доброго человека – большая удача в жизни. Ольга Алексеевна – талантливый специалист и любит своё дело: терпеливо выслушает пациента, даст ценный совет, проследит за ходом лечения. Каждый больной для неё – единственный и самый важный. К слову, такое же отношение к работе у всего медицинского персонала терапевтического отделения. Я благодарю весь коллектив отделения за доброжелательность и заботу. Желаю всем крепкого здоровья, насыщенной жизни и всяческих благ!

Галина Хазан
Липецкая обл.

А лекарства-то нашлись

8 сентября 2011 года наша семья ехала в поезд № 15 Мурманск – Москва в десятом вагоне. По прибытии в столицу вдруг обнаружили, что забыли в купе косметичку с дорогими лекарствами. Вспомнили об этом только в поезде Москва – Новороссийск. Переживали, конечно. И каково же было наше удивление, когда выяснилось, что лекарства нашлись!

Хотелось бы через газету поблагодарить проводника нашего вагона пятнадцатого поезда Маргариту (к сожалению, фамилию не помню) и дежурную по вокзалу станции Тоннельной Северо-Кавказской железной дороги (она дежурила в 9 утра 11 сентября). Спасибо им огромное!

С искренним уважением и признательностью,

Вера Тропина
Мурманск

ВАШЕ ПРАВО

За ценности придётся отвечать

В СЛУЧАЕ БОЛЕЗНИ МАТЕРИАЛЬНО ОТВЕТСТВЕННОГО ЛИЦА ДАТА ЕГО УВОЛЬНЕНИЯ МОЖЕТ БЫТЬ ПЕРЕНЕСЕНА



Разъяснение

Студенты без абонементов

Льготный проезд возможен пока только по разовым билетам

– Метрополитеном практикуется выдача проездных пластиковых, или, как их ещё называют, социальных карточек, для студентов. Почему бы не ввести такие же абонементные билеты для проезда на пригородном железнодорожном транспорте? Это позволило бы сэкономить время, освободив молодёжь от стояния в очередях рано утром. Кроме того, можно значительно сократить количество «зайцев», ведь основная масса безбилетников – молодые люди, поленившиеся или не успевшие приобрести проездной документ.

А.ПЕТРОВА

– 27 декабря 2010 года было принято постановление Правительства РФ № 1163 о правилах предоставления субсидий из федерального бюджета регионам на компенсацию потерь железнодорожным организациям в связи с перевозкой льготных категорий – школьников, учащихся ссузов и студентов – в пригородном сообщении.

Власти субъектов РФ рекомендовано принять нормативные акты, устанавливающие 50-процентную скидку от действующего тарифа на проезд указанных категорий. Право

на указанные льготы устанавливается независимо от места проживания учащихся и находящегося образовательного учреждения, а также от маршрута поездки по территории других субъектов РФ.

Скидки на проезд в пригородном сообщении предполагаются на условиях, определённых договорами о выделении субсидий на компенсацию потерь между пригородными пассажирскими компаниями и регионами. Так вот, на сегодняшний день в этих договорах отсутствуют условия об оформлении студенческих абонементных билетов. Если в дальнейшем положение о выдаче студентам такого проездного документа будет предусмотрено в договоре, то пригородные пассажирские компании обеспечат его исполнение.

Александр Ротанов,
заместитель начальника
департамента пассажирских
сообщений ОАО «РЖД»



Студентам пока придётся стоять в кассы за билетом на электричку, пусть и льготным

– Любое изменение условий дополнительного соглашения о расторжении трудового договора возможно лишь по взаимному соглашению сторон. Изменение необходимо оформить новым дополнительным соглашением. Болезнь сотрудника не является основанием для одностороннего изменения условий дополнительного соглашения.

Людмила Абрамова
Увольнение не освобождает от материальной ответственности
Если в день, указанный в соглашении, работник потреб

ОБРАЗОВАНИЕ

Диалог в другом формате

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВУЗЫ НЕ НУЖДАЮТСЯ В ПОПЕЧИТЕЛЬСКИХ СОВЕТАХ



Фото: Ирина Заверяева

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВУЗЫ НЕ БУДУТ СПЕШИТЬ С СОЗДАНИЕМ ПОПЕЧИТЕЛЬСКИХ СОВЕТОВ ПРИ УЧАСТИИ РАБОТОДАТЕЛЕЙ, ХОТЯ ТЕПЕРЬ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО ДАЁТ ИМ ТАКУЮ ВОЗМОЖНОСТЬ.

В пятницу Госдума приняла в третьем чтении поправки в закон «О высшем и послевузовском профессиональном образовании», регламентирующие состав и полномочия попечительских советов учебных заведений. Эти структуры в обязательном порядке должны быть созданы в федеральных университетах, в остальных же – по решению администрации вуза. И теперь, согласно поправкам, в него смогут входить представители работодателей, учредителей, региональных властей и муниципалитетов, а к компетенции совета отнесены содействие совершенствованию материально-технической базы вуза, привлечение дополнительных средств и контроль за их использованием, а также участие в разработке образовательных программ.

Для многих вузов задача вхождения работодателя в попечительские советы является весьма актуальной, железнодорожников же, как отмечают и в отраслевых университетах, и в ОАО «РЖД», вполне устраивает сложившаяся система отношений.

Вузы заинтересованы в сотрудничестве с компаниями для получения современной техники

По словам начальника отдела развития и обучения персонала департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Игоря Чирвы, связь производства и железнодорожных вузов никогда не прерывалась, и это является отличительной чертой отраслевой системы подготовки кадров. «Вопрос создания попечительских советов рассматривался в компании, и мы остановились на том, что инициатива в этом смысле должна исходить от вузов», – пояснил он. – Но даже сейчас у нас нет проблем во взаимодействии – мы знаем, как идет образовательный процесс, какие существуют проблемы и какие меры нужно принять, чтобы их исправить, все университеты плотно работают с дорогами и дочерними обществами. Другое дело, если под решение задач советом будут выделяться финансовые средства – тогда контроль за их расходованием важен, с тем чтобы правильно расставлять акценты. Нам еще предстоит понять, какие полномочия в связи с изменениями в законе получит попечительский совет, и системно выстроить работу».

Первый проректор РГУПСа Александр Челоян считает, что при здравом подходе к формированию таких советов не будет потерян ничего ценного из имеющейся практики, но и не появится ничего лишнего в отношениях вузов и работодателей. «Связь дорог и вузов формировалась десятилетиями, она вполне достаточна для того, чтобы мы могли опереться на работодателя в подготовке кадров и работодатель мог на нас рассчитывать при получении этих кадров», – говорит он. – Согласуются с работодателем рабочие и учебные программы, представители компаний читают лекции по разработанным совместно планам – например, на прошлой неделе начальник Северо-Кавказской дороги Владимир Голосков читал лекцию по инновациям. Как нам представляется, сейчас этого вполне достаточно».

Всех опрошенных «Гудком» вузов пока не проявляют интереса к созданию попечительских советов, считая достаточной сложившуюся систему отношений, что в какой-то мере продиктовано опасением потерять самостоятельность. «В создании попечительских советов нет ничего страшного, но есть риск, что рано или поздно они вполне могут превратиться в наблюдательные, деятельность которых ограничит самостоятельность вуза, и это будет совсем иная схема взаимодействия», – заметил первый проректор РГУПСа Александр Ледяев.

Первый проректор МИИТа Александр Выгнов также считает, что попечительские советы должны не контролировать деятельность вуза, а помогать ему. «И не только своей мудростью, но и созданием новых лабораторий, упрощением взаимодействия при научных исследованиях, повышением качества образования, улучшением технического обеспечения вуза», – отмечает он. – Если они превратятся в орган дополнительного надзора, это пустая затея. У наших вузов и так автономии существенно меньше, чем принято в международной практике. Кроме того, не вполне понятно, к чему будет сводиться роль учёных советов, конференций трудовых коллективов, если решения будут приниматься в попечительском совете».

Однако глава Института проблем образовательной политики «Эврика» Александр Адамский считает, что вузы рано или поздно пересмотрят своё отношение к попечительским советам, ведь это «важная и нужная форма общественного управления». «То, что законодательно прописываются его полномочия и структура, – большой шаг вперёд. Попечительский совет является формой, с одной стороны, защиты от внешних воздействий, с другой – общественного контроля за качеством образования».

Ирина Заверяева

ЖКХ

Каждому свой счёт

ПОСРЕДНИКОВ ВЫЧЕРКНУТ ИЗ КОММУНАЛЬНЫХ ПЛАТЁЖЕК

Количество злоупотреблений в сфере ЖКХ растёт день ото дня: это и «прокрутка» денег жильцов, и завышение сумм оплаты за коммунальные услуги. Виновными в большинстве случаев оказываются управляющие компании, выступающие посредниками при расчётах. Правительство собирается исключить их из цепочки.

Кабинет министров занялся подготовкой постановления, которое утвердит новые правила управления многоквартирными домами. По этому документу функции по начислению платежей будут отделены от функций по их приёму и перечислению организациям, предоставляющим коммунальные услуги.

Управляющие компании и товарищества собственников жилья будут обслуживать дом и сообщать в информационно-расчётный центр (ИРЦ) данные по потреблению коммунальных услуг. ИРЦ сформирует платёжку и отправит её потребителю, банк перечислит деньги производителю услуг. Таким образом, сфера деятельности каждого участника процесса будет ограничена определёнными рамками.

«Может, после принятия постановления и станет чуть лучше, однако подвижки будут только при активных действиях плательщиков», – считает эксперт по жилищно-коммунальным отношениям профессор Высшей школы эко-



Фото: Сергей Борин

тает, что нововведение уберёт из платежей посредническую составляющую и приведёт к уменьшению стоимости коммунальных услуг. Возможно, при этом рынок уйдет мелкие «управляйки» и останутся более профессиональные. К тому же весной Госдума будет рассматривать законопроект об обязательном вхождении управляющих компаний в саморегулируемые организации, что также приведёт к чистке рядов.

«Может, после принятия постановления и станет чуть лучше, однако подвижки будут только при активных действиях плательщиков», – считает эксперт по жилищно-коммунальным отношениям профессор Высшей школы эко-

номики Елена Шомина. В качестве примера приводит случай, когда жительница Йошкар-Олы, экономист по образованию, потребовала от управляющей компании, постоянно повышающей тарифы, расшифровки платежей. Итогом разбирательства стало резкое снижение сумм в платёжке.

Эксперт отмечает, что принятие законодательных изменений, бесспорно, дело нужное, однако большое значение в достижении положительного результата имеет разъяснительная работа среди населения: «Необходимо, чтобы каждый плательщик знал, куда платить, кто и каким образом будет производить начисления платежей».

Роман Сорокин

УТИЛИЗАЦИЯ

Выгодный бой

Бить бутылки дешевле, чем мыть

РЫНОК СТЕКЛОТАРЫ МЕНЯЕТ ВТОРСЫРЬЕ: согласно новому регламенту «О безопасности упаковки» повторное использование бутылок на пищевых предприятиях уйдёт в прошлое.

Закон вступает в силу с 1 июля 2012 года для всех членов Таможенного союза. Экспертные комиссии разработали стандарты, предъявляемые к упаковке пищевых продуктов, и один из пунктов регламента вызвал противоречивые оценки экологов и представителей стекольной промышленности: с начала действия регламента предприятиям запрещается повторно использовать стеклянную тару для разлива детского питания и алкогольной продукции.

Производители тары поддерживают новое ограничение, указывая на давние изменения на своём рынке вторичного сырья: высокие требования к качеству тары исключают её повторное использование. Президент национального объединения предприятий стекольной промышленности «Стеклосоюз» Виктор Осипов сообщил «Гудку», что представители отрасли предлагают использовать для повторной промышленной переработки стеклобой и его поставлять на стекольные заводы. «Это позволит ежегодно экономить до 5 млн тонн кварцевого песка – невосполнимого природного ресурса, из которого производится стекло. Раньше европейцы использовали 20–25% стеклобоя в производстве упаковки, сегодня это 80–87%, что приводит к экономии электроэнергии более 40%», – пояснил Виктор Осипов.

Пострадать от нововведений могут сборщики бутылок – если предприятия



Фото: Валерий Марковин

Собирать пустые бутылки станет бессмысленно

вместо пустой тары будут закупать битое стекло, приёмщики лишатся своего дохода. Это бесполезно и экологов: если мусорные «агенты» понизят стоимость пустых бутылок на пунктах приёма, количество «охотников» за ними сократится, и тогда практически вечный мусор окажется на свалках. Сергей Авцинов, начальник краевого управления природных ресурсов и охраны окружающей среды Алтайского края, убеждён: если вблизи населённого пункта нет предприятий, готовых принимать у населения и приёмщиков стеклобой, несанкционированные свалки станут повсеместным явлением. Чтобы этого избежать, требуется государственное вмешательство в отрасль. Сбор стеклобоя, его поставка на заводы и госрегулирование тарифов на сырьё нужно закрепить в отдельной правовой базе.

Павел Миронов

ВОПРОС ДНЯ

За последние 20 лет уровень обеспеченности населения автомобилями повысился в три раза и составляет 250 машин на каждую тысячу россиян. Кто виноват в загруженности автодорог – люди или власти, не контролирующие процесс автомобилизации и не расширяющие дороги?

Арнольд Геронтиди, дежурный по моторвагонному депо Безымянка:

– Однозначно виноваты власти и все пристрастные к развитию автодорожного хозяйства. Хороших и ёмких транспортных развязок в больших городах явно недостаточно. Мне неоднократно приходилось быть за рубежом, долгое время жил в Латвии. В любом западноевропейском городе узкие улицы и дороги только в историческом центре. Остальные районы – с развитой транспортной инфраструктурой, удобными развязками, виадуками, эстакадами и парковками. Не совсем понятно, что мешает нашим властям организовать дорожное строительство по аналогии с европейскими городами, учитывая размеры нашей территории и современные строительные технологии.

Владимир Богданов, электромеханик Павлово-окружной дистанции СЦБ:

– У нас одна машина, у сына. На мой взгляд, в семье автомобилей должно быть столько, сколько зубных щёток. Я не знаю, что нужно сделать, чтобы разгрузить дороги. Но вопрос этот надо решать не счётом лишения права человека иметь машину. Возможно, здесь поможет технический прогресс, но не власть. Приведу пример: в конце XIX века, во времена Шерлока Холмса, в Лондоне было по колено навоза лошадиного, поскольку очень много было экипажей, город рос, и навоз не успевали вывозить. А через десять лет появились машины, и навоз исчез сам по себе. Думаю, что и сейчас будет то же самое.



Фото: Ирина Заверяева

Владимир Котов, дежурный по станции Нижний Новгород-Московский:

– Сколько в семье должно быть автомобилей, зависит от конкретных условий – не только от достатка людей, но и от того, чем они занимаются, какие у них при этом возникают транспортные потребности. Думаю, что одна-две машины на семью – нормально.

Что касается пробок, загруженности дорог, то не могу винить в этом только людей, покупающих автомобили, или власти, не развивающие сеть дорог. К сожалению, очень во многих местах нашей страны не созданы нормальные условия для того, чтобы люди повседневно пользовались общественным, а не личным транспортом. В Нижнем Новгороде сейчас разбирают очередную трамвайную линию. Между Нижним Новгородом и Дзержинском, в первом по величине городом области, в нынешнем году в несколько раз сократилось число электропоездов-экспрессов – таков заказ региональной администрации, которая полагает, что пассажиров в них мало. А на что пересядут в итоге сотни людей, которые ехали бы на трамвае или в пригородном поезде?

Сергей Булгаков, начальник сектора управления персоналом и социальных вопросов Юго-Восточной дирекции железнодорожных вокзалов:

– У нас в семье есть автомобиль, и я считаю, что одной машины на семью вполне достаточно. Я даже готов отказаться от личного транспорта в пользу общественного, но пока транспортная схема у нас в Воронеже не очень продуманная. Чтобы проехать по центру города от дома до работы, я могу воспользоваться автобусами только двух маршрутов. Не очень вместительные «пазики» забиты до отказа, приходится выбирать: или ехать автобусом в толще, или на своей машине въезд. Власти стоило бы задуматься о развитии транспортной сети, например, задействовать под общественный транспорт более свободные второстепенные улицы, чтобы не перегружать основные, которые в часы пик просто непроходимы. Сделать это вполне можно, к 425-летию города дороги хорошо отремонтировали.

Сергей Маларенко, машинист эксплуатационного локомотивного депо Омск:

– Люди здесь ни при чём. В моей семье пока один автомобиль. Супруга сейчас учится на права, и будет вторая машина. Она нужна нам для того, чтобы развозить детей в сад, школу, по секциям и кружкам. Нужно учесть обучение в автошколах и привлечь психологов, чтобы сразу отсеяли потенциально опасных водителей. И за счёт этого загруженность можно снять. А средства на дороги у государства есть. Надо только сократить бюджет на вооружение и отдать деньги на мирные цели. На дороги.

ВЕЛИКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ

Король магистрали

ТАЛАНТЛИВЫЙ ИНЖЕНЕР ОБРЁЛ СЛАВУ АНТИКРИЗИСНОГО УПРАВЛЯЮЩЕГО



В знак уважения подчинённые называли директора Николаевской железной дороги Королём. Это не случайно, ведь именно так переводится с немецкого его фамилия – Кёниг.

Иван Феофанович Кёниг приехал в Санкт-Петербург из Глодка. Этот древний польский город, стоящий на правом берегу Вислы, был в 30-х годах XIX века центром одной из российских губерний. Отец молодого человека служил правительственный чиновником. Он и напутствовал Ивана получить в столице серьёзную профессию, открывавшую дорогу к государственной службе.

Институт корпуса инженеров путей сообщения почтился в ту пору одним из самых серьёзных и передовых учебных заведений. В 21 год Иван Кёниг его окончил и летом 1843 года оказался на строительстве Петербургско-Московской железной дороги. В тот момент ещё завершались проектные работы по её возведению, но местами уже начинали отсыпать первые дамбы.

Молодой инженер попал под начало своего же недавнего преподавателя – Николая Крафта, руководившего Южной строительной дирекцией, ответственной за строительство участка Бологое – Москва. Вероятно, опытный Крафт ещё в институте успел приглядеться к Ивану Кёнигу и понял: тот подаёт надежды. Вот и поручил вчерашнему студенту проектирование вокзалов 3-го и 4-го классов, построенных впоследствии



Могила Кёнига стала мемориалом первым строителям железных дорог

следствии в Вышнем Волочке и Лихославле.

После пуска железной дороги Крафт стал её директором и назначил Кёнига начальником одного из отделений магистрали. В этой должности молодой железнодорожник пробыл одиннадцать лет и приобрёл совершенно бесценный для России того времени опыт управленца на только что построенной первой магистральной линии. Возможно, поэтому в начале 1863 года его пригласили на должность директора только что построенной Московско-Нижегородской железной дороги.

Руководство новой линией оказалось архисложной задачей. Известно, что самый первый поезд, торжественно отправленный из Нижнего Новгорода в Москву, потерпел крушение. Дело в том, что дорогу приняли с массой недоделок. Французские специалисты, руководившие её постройкой под эгидой частного Главного общества российских железных дорог, не только воровали, но и оставляли желать лучшего как инженеры. Зиму линия едва выдержала, но весенне-половодье стало размывать безграмотно

построенные насыпи. Рушились мосты. По поводу опор одного из них русские инженеры печально шутили: «Быки пошли на луг».

Поехавший в Нижний Новгород поездом писатель Люис Кэрролл отметил в дневнике, как ему пришло переходить Волгу ночью под дождём по доскам, настеленным на мосту. Оказывается, директор дороги запретил движение в опасном месте, хотя это было, конечно, ударом по престижу дороги. Но рисковать жизнями пассажиров он не мог. Поэтому они пересекли реку пешком и сели в другой окидавший их поезд.

Новые мосты Кёниг спроектировал сам. Впоследствии он не раз возвращался к мостостроительству. Так, вместе с инженером Иваном Рербергом он разработал проект оригинального металлического Бородинского моста в Москве, прослужившего почти полвека. Что же касается Нижегородской линии, то за пять лет Кёниг не только справился с многочисленными недоделками и отступлениями от проекта, но и добился удвоения доходов от перевозок. При этом он сделал ставку на постоянное

улучшение условий труда и материального положения тех, кто работал на дороге.

В 1868 году, выкупив у государства Николаевскую дорогу, Главное общество российских железных дорог решило поставить во главе её проверенного, талантливого инженера – Ивана Кёнига. Такое решение оказалось верным. Николаевская быстро стала самой передовой в техническом отношении дорогой. Кёниг, заботясь о безопасности движения, заменил железные рельсы стальными, а деревянные мости – металлическими. Первым в России он ввёл в график курсерские поезда. При нём была существенно улучшена сигнализация, вдвое увеличилось количество локомотивов, втрое – число вагонов. По распоряжению директора на дороге появились комиссии по улучшению условий труда и быта, значительно выросли зарплаты. Наконец на Николаевской открылись дешёвые столовые для находившихся на службе железнодорожников.

Историк транспорта профессор Кирилл Эрнольд писал: «За 13 лет руководства дорогой благодаря своим превосходным деловым и моральным качествам, таланту сплачивать вокруг себя

способных и преданных делу людей Иван Кёниг привёл Николаевскую дорогу к подлинному расцвету: по получаемому чистому доходу она занимала в то время первое место среди русских дорог при высокой степени надёжности и безопасности ее эксплуатации». Вот тогда-то работники Николаевской с удовольствием говорили: «Дождались мы своего короля!»

Кёниг умер внезапно 5 ноября 1880 года в возрасте 58 лет. В день его похорон дорога объявила траур. В залах ожидания на каждой станции стояли его портреты, украшенные цветами. Тысячи железнодорожников провожали гроб с телом Кёнига на Преображенское кладбище в Петербурге. Место для могилы выбрали на краю погоста, чтобы мимо неё проходили поезда его Николаевской дороги. На народные деньги был воздвигнут необычный памятник – гранитная пирамида с надписью «Незабвенному начальнику-учителю признательных учеников» и огромным крестом из рельсов, лежавших на линии во время директорства Ивана Кёнига.

Памятник Королю и сегодня виден из окна поезда недалеко от основного пункта Обухово. Правда, туда могила Кёнига была перенесена десять лет назад. На её первоначальном месте сегодня находится парк сортировочной станции Октябрьской дороги. По сути, перенесённый обелиск стал памятником всем тем, кто строил первую в России магистраль, самым ранним поколением железнодорожников.

Сейчас в Интернете доступны самые последние фотографии памятника. На них обелиск изрисован как придорожные заборы, а несколько плит расколото. Пожалуй, железнодорожникам настало время навестить могилу некогда любимого подчинённого директора Ивана Кёнига.

Николай Морохин
Нижний Новгород

ФОТО АВТОРА

ФОРУМ

Поедем на электробусе

На выставке Руснатех представили первые образцы нового транспорта



Фото: Борис Каминин

Использование электрического транспорта улучшает экологическую обстановку в крупных городах

В столичном Экспоцентре в эти дни в числе инновационных разработок отечественных учёных можно увидеть прототипы машин, оснащённые литий-ионными аккумуляторами.

Например, специалисты фирмы «Лиотех» и предприятие TROLZA (г. Энгельс) создали городской низкопольный электробус с длинной кузова 12 м. А на заводе в Нижнем Новгороде на базе Ford Transit разработали электробус малого класса с длинной кузова 6,5 м. АВТОВАЗ, в свою очередь, демонстрирует электромобиль EL LADA. Во время форума эти машины совершают демонстрационные заезды.

Не меньший интерес представляют образцы, предназначенные для городских коммунальных служб (на базе шасси «КамАЗ»), электротракторы и электропогрузчики. Вся подобная техника также оснащена литий-ионными аккумуляторами. Помимо экспертов, электротранспорт не случайно сейчас широко внедряют во всём мире. Ведь стоимость его эксплуатации примерно в 4–5 раз ниже, чем транспорта с двигателями внутреннего сгорания. Например, затраты на зарядку большого электробуса составят 150–200 тыс. руб. в год, а топливо для аналогичной машины, оснащённой дизельным двигателем, обойдётся в

750–800 тыс. руб. при среднегодовом пробеге 80 тыс. км. Стоимость обслуживания электробуса при этом на треть меньше. Важно, что эксплуатационный ресурс современных аккумуляторов составляет не менее 600 тыс. км пробега.

Перспективно использование электромобилей и частными автовладельцами. Испытания машин с литий-ионными аккумуляторами показали, что ночной восьмичасовой зарядки электромобиля от обычной розетки достаточно для поездки в городском режиме на 150 км.

При этом затраты на энергию составят не более 40–50 руб. при действующих тарифах, что весьма привлекательно для горожан. Замена автомобилей с двигателями внутреннего сгорания на электротранспорт позволит улучшить экологическую обстановку в мегаполисах. Но для этого необходимо при государственной поддержке создать соответствующую инфраструктуру.

Такие проекты уже одобрены властями Москвы, Санкт-Петербурга, Казани, Ростова-на-Дону и Свердловской области. Демонстрируемые образцы электротранспорта в настоящее время проходят сертификацию и опытную эксплуатацию. Планируется, что уже в конце 2012 года электробусы выйдут на линии в крупных городах России.

Андрей Стрельцов

ФУТБОЛ

«Локомотив» поднялся на третье место премьер-лиги

ПОБЕДНАЯ СЕРИЯ МОСКОВСКОЙ КОМАНДЫ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

Победив 24 октября в Нальчике местный «Спартак», московский «Локомотив» взошёл на третью строчку турнирной таблицы чемпионата Российской футбольной премьер-лиги.

Этому успеху способствовало поражение занимавших до того времени третью позицию динамовцев – в матче с «Рубином» вчера поздно вечером они проиграли 0:2. Редакция, не имея до подписания газеты в печать этого результата, ошибочно



считала, что динамовцы третье место не уступят. Однако для «Локо» и его поклонников случилось это очень приятное событие.

В Нальчике на глазах своих болельщиков спартаковцы сделали всё, чтобы подпортить настроение гостям из Москвы. Едва у гостей возникла возможность провести контратаку, «Спартак» большими силами устремился вперёд. Так произошло и на 35-й минуте, когда контратака хозяев завершилась нарушением правил

со стороны гостей, выступающих ныне за команду Нальчика экс-железнодорожник Роман Концедалов исполнил штрафной, мяч угодил в перекладину и тут же был добит в ворота – 1:0.

В первом тайме «Локо» отыграться не сумел, но во втором не только сравнял счёт (гол на счету Дениса Глушакова), но и за три минуты до конца встречи вырвал победу – цели достиг Ян Диорица – 1:2!

Впереди команды Жозе Коусейру, не знающей в чемпионате

состороны поражений вот уже в 12 матчах, только питерский «Зенит» и московский ЦСКА: первый опережает её на пять очков, а второй – лишь на три. Кстати, тех же армейцев «Локо» попытается сместь со второго места 6 ноября, когда встретится с ними на родной черкизовской арене.

Ну а ближайший поединок железнодорожники проведут 29 октября – в Лужниках они сразятся с московскими спартаковцами.

Андрей Мельников

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

1,3 млрд

руб. получит Московский госуниверситет в ближайшие два года на постройку астрономической обсерватории в Карабаево-Черкесии. Объект общей площадью 7,7 га разместят на высоте 2,1 км. Главной целью обсерватории станет обучение студентов-астрономов работе на современном оборудовании, позволяющем получать результаты на мировом уровне. В комплекс Кавказской горной астрономической обсерватории будут входить 5 телескопов. Здесь же будут построены жилье дома для астрофизиков, общежития для студентов, а также особое здание, в котором разместится уникальная установка для алюминирования зеркал.

Наталия Курская

КРОССВОРД

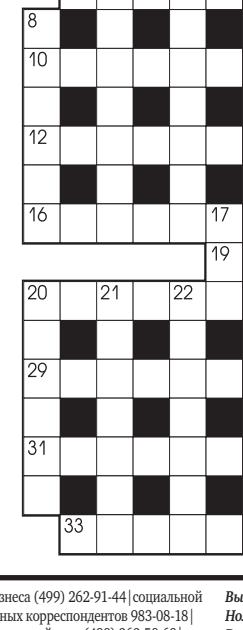
ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Среднее между генералом и генералиссимусом. 5. Мумифицированные абрикосы. 10. Крупная птица, любимца охотников. 11. «Вековой» волосок. 12. Способ художественной обработки металла. 13. Хозяин квартиры, который, входя в неё, должен пустить впереди себя кошку. 14. Озеро в Африке и кухонный беспредел. 16. Добавочный паровоз в конце поезда. 18. Герой повести Хемингуэя, поймавший огромную рыбину. 19. Самая колючая жена (в зоологии). 20. Король как фигура вне шахмат. 23. Близкий корешок Тузика. 27. «...божий» (удивительные способности). 29. Груз, вызывающий усталость. 30. Склад, принадлежащий министерству обороны. 31. Российский актёр («Приключения Шерлока Холмса»). 32. Малыш, который делает всё наперекор. 33. Жемчужина среди озёр земного шара. 34. Дань с цветка, собираемая пчёлами.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

2. Зашифрованное имя товара. 3. Перпендикуляр колонне. 4. Человек-пронька. 5. Минерал, естественный абразивный материал. 6. Антоним увядания. 7. Судно, уменьшающее осадку при большой скорости. 8. Он начинается на обратную сторону перед стартом ракеты. 9. Часть обуви, под которой находится муж у жены. 15. Театрально-концертная «прокламация». 17. Один из славян. 18. Место, где расцветают яблони и груши. 20. Метеорологическая повесть Пушкина с музыкальными иллюстрациями Свиридова. 21. Приманка, надеваемая на рыболовный крючок. 22. Творение акварелью. 24. Окончание подписи в виде завитка, черточки. 25. Прекрасная представительница слабой половины. 26. Ложбина на горном склоне. 27. И. Воланд, и Мефистофель, и Вельзевул. 28. Главный мудрец в русских анекдотах – чукча, а в еврейских?

Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 25 октября

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Скалолаз. 6. Нары. 10. Полевод. 11. Ковалев. 12. Рокер. 13. Ритор. 14. Уклон. 16. Диллема. 17. Комбайн. 18. Сюрприз. 21. Укрытие. 23. Карга. 24. Отсев. 26. Ферма. 28. Оболту. 29. Кровать. 30. Лавр. 31. Лепесток. 32. Капитан. 33. Капитан. 34. Капитан. 35. Капитан. 36. Капитан. 37. Капитан. 38. Капитан. 39. Капитан. 40. Капитан. 41. Капитан. 42. Капитан. 43. Капитан. 44. Капитан. 45. Капитан. 46. Капитан. 47. Капитан. 48. Капитан. 49. Капитан. 50. Капитан. 51. Капитан. 52. Капитан. 53. Капитан. 54. Капитан. 55. Капитан. 56. Капитан. 57. Капитан. 58. Капитан. 59. Капитан. 60. Капитан. 61. Капитан. 62. Капитан. 63. Капитан. 64. Капитан. 65. Капитан. 66. Капитан. 67. Капитан. 68. Капитан. 69. Капитан. 70. Капитан. 71. Капитан. 72. Капитан. 73. Капитан. 74. Капитан. 75. Капитан. 76. Капитан. 77. Капитан. 78. Капитан. 79. Капитан. 80. Капитан. 81