

Фотофакт



На всей сети РЖД начались традиционные весенние субботники. 16 апреля по инициативе коллектива локомотивного депо Москва-Сортировочная на субботник вышли сотрудники Московской магистрали. Они занимались уборкой откосов железнодорожного полотна, привели в порядок рабочие места, служебно-технические здания, железнодорожные въезды в Москву, территорию привокзальных площадей, пассажирских платформ и станций.

ФОТО: ЕВГЕНИЙ НАДАЛИНСКИЙ

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Три ипостаси одного учёного

Сегодня в Российском государственном медицинском университете перед учёными страны выступил вице-президент ОАО «РЖД» Олег Атьков. Ежегодно учёный совет и совет старейшин РГМУ удостаивает права выступить с акткой речью только одного учёного, вицёшего значительный вклад в развитие науки. Профессор Олег Атьков – один из создателей отечественной школы ультразвуковой диагностики заболеваний сердечно-сосудистой системы и функциональной диагностики. Часть наработок, созданных под руководством врача-космонавта Атькова в Институте клинической кардиологии и на кафедре «Инструментальная диагностика» РГМУ во взаимодействии с железнодорожными больницами, интегрирована в здравоохранение ОАО «РЖД».

Комиссия решила засыпать

Выездное заседание правительственной комиссии по недопущению негативных последствий техногенной аварии, вызванной затоплением рудника Верхнекамского месторождения калийно-магниевых солей в городе Березники, состоялось в пятницу в Перми. Принято решение о необходимости постоянного мониторинга объектов станции и подготовки в кратчайшие сроки графика работ по ликвидации провала. Финансирование проекта и укрепление земной поверхности будет осуществляться за счёт средств ОАО «Уралкалий». Проектом предусматривается также восстановление инфраструктуры железной дороги.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Конкурс

Дорогие «Семейные ценности»

Достижения в сфере негосударственного пенсионного обеспечения отмечены призами

ПОБЕДИТЕЛЬ КОНКУРСА «СЕМЕЙНЫЕ ЦЕННОСТИ» В ЭТОМ ГОДУ НАГРАЖДАЛИ СКРОМНО. ОДНАКО УЖЕ В СЛЕДУЮЩЕМ НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» ОБЕЩАЛ ПОБЕДИТЕЛЮ КВАРТИРУ.

«Когда четыре года назад мы только начинали проводить подобные конкурсы, то сделали основной акцент на нематериальные стимулы. Хотелось, чтобы люди не просто выполняли свою работу, но и вкладывали в труд душу», – сказала на церемонии подведения итогов конкурса за 2010 год исполнительный директор НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» Елена Сухорукова. Но пообещала, что уже в следующем году тот, кто привлечёт в фонд больше всего клиентов, получит в качестве приза квартиру.

В конкурсную комиссию поступило рекордное количество заявок на участие от работников отделов кадров подразделений РЖД – 365. В итоге комиссия определила сотню победителей. Из них первое место разделили 20 специалистов дорог, а также дочерних и зависимых обществ. Среди по-

бедителей замначальника Гусиноозёрской дистанции пути по кадрам и социальным вопросам ВСЖД Георгий Лобов, замначальника Кировской дистанции пути по кадрам и социальным вопросам ГЖД Мария Кармалита, специалист по управлению персоналом эксплуатационного локомо-

тического депо Тында Дирекции тяги ДВЖД Вера Морозова.

Было присвоено и 6 дополнительных наград. Гран-при за профессионализм и личную активность в освещении пенсионных возможностей в железнодорожном

«Сегодня каждый железнодорожник имеет возможность формировать дополнительную пенсию вместе с работодателем на паритетных началах. В связи с этим отмечу, что средний размер пенсии, назначенный в 2010 году, по состоянию на 1 марта составил 4382,9 руб., а общая численность вкладчиков НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» превысила 657,5 тыс. Все они обеспечили себя весомой добавкой к пенсии», – рассказал вице-президент ОАО «РЖД» Дмитрий Шаханов.

В конкурсную комиссию поступило рекордное количество заявок на участие от работников отделов кадров подразделений РЖД – 365. В итоге комиссия определила сотню победителей. Из них первое место разделили 20 специалистов дорог, а также дочерних и зависимых обществ. Среди по-

вался корреспондент «Гудка» у обладательницы Гран-при.

– На самом деле нет. Просто надо быть ближе к людям. Я очень часто по роду работы бываю в подразделениях. Например, с проверками. И каждый

зvonki na nomer zvaniyavlyayutsya besplatnymi dla abonentov 8-499-262-9471 zvonki na nomer platnye (oplachivayutsya mezhdugorodnyi tarif po obychnym dlya vashego regiona raschenkam) usluga dostupna kruzhlosutochno. obratite vnutr - vash nomer telefona ne opredelyatsya.

Если Вы хотите лично получить ответ на ваш вопрос – оставьте свои координаты.

«Телефон доверия «Гудок» для сотрудников ОАО «РЖД» – это служба, куда может обратиться любой работающий в компании, чтобы рассказать о проблемной ситуации в коллективе, на предприятии, на дороге, задать вопрос руководству ОАО «РЖД».

Реклама

Развитие

Твёрдая пятёрка

ЛОКОМОТИВЫ «ГРАНИТ» НАЧНУТ ПРОИЗВОДИТЬ СЕРИЙНО



В минувшую пятницу второй образец грузового электровоза 2ЭС10 «Гранит» провёл поезд весом 6,3 тыс. тонн от станции Екатеринбург-Сортировочный до Первоуральска.

Электровозы 2ЭС10 с асинхронным тяговым приводом производят на заводе ООО «Уральские локомотивы» (совместном предприятии Группы «Синара» и немецкого концерна Siemens). Как отмечают на Свердловской дороге, аналогов новому электровозу нет не только в России, но и на всём «пространстве 1520».

При стандартных весовых параметрах машина будет способна

водить поезда весом примерно

на 40–50% больше, чем электровозы ВЛ11.

«В опытной поездке подтвердились те технические характеристики, которые закладывались в техзадании. Они позволяют значительно повысить эффективность грузоперевозок, а это означает снижение эксплуатационных расходов и в конечном итоге тарифов, которые ложатся

на товаропроизводителей и грузоотправителей», – рассказал старший вице-президент ОАО «РЖД» Валентин Гапонович.

Первый образец «Гранита» в начале апреля успешно прошёл испытания во Всероссийском научно-исследовательском институте железнодорожного транспорта. Теперь электровозу предстоят приёмочные и сертификационные испытания на соответствие техзаданию и нормам безопасности на железнодорожном транспорте. Только на смене локомотивной тяги мы выиграем 12 поездов. Даже на коротком участке Екатеринбург – Первоуральск, который проехали сегодня, по техническим характеристикам мы уже выиграли одну дополнительную «нитку», – отметил замначальника СВЖД Валерий Фоминых.

ОАО «РЖД» ожидает, что современные электровозы повысят и производительность труда локомотивных бригад. «По этому показателю мы отстаем от американских дорог на 18–20%. Но новая техника и технологии позволят к 2013–2014 годам выйти на уровень показателей американских дорог первого класса», – уверен Валентин Гапонович.

ВЕРА МОРОЗОВА,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
ЕКАТЕРИНБУРГ

на товаропроизводителей и грузоотправителей, нам приходится здесь менять тягу поездов, повышается потребление электроэнергии. Только на смене локомотивной тяги мы выиграем 12 поездов. Даже на коротком участке Екатеринбург – Первоуральск, который проехали сегодня, по техническим характеристикам мы уже выиграли одну дополнительную «нитку», – отметил замначальника СВЖД Валерий Фоминых.

ОАО «РЖД» ожидает, что современные электровозы повысят и производительность труда локомотивных бригад. «По

этому показателю мы отстаем от

американских дорог на 18–20%.

Но новая техника и технологии

позволят к 2013–2014 годам

выйти на уровень показателей

американских дорог первого

класса», – уверен Валентин Гапонович.

ВЕРА МОРОЗОВА,

СОБ. КОРР. «ГУДКА»

ЕКАТЕРИНБУРГ

Политика

На бирже

ПРЕЗИДЕНТ РОССИИ ПОСЕТИЛ ГОНКОНГ

ВЧЕРА ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ ЗАВЕРШИЛ СВОЙ ВИЗИТ В КИТАЙ. ДВА ПОСЛЕДНИХ ДНЯ ОН ПРОВЁЛ В ГОНКОНГЕ – СПЕЦИАЛЬНОМ АДМИНИСТРАТИВНОМ РАЙОНЕ (САР) СТРАНЫ.

Это первый в истории факт посещения Гонконга Президентом России. Здесь глава Российского государства встретился с главой исполнительной власти САР Дональдом Цантом, а также с представителями местных политических и деловых кругов.

Особое внимание Дмитрий Медведев уделил развертыванию инвестиционного сотрудничества с Гонконгом, в том числе расширению участия гонконгского бизнеса в сотрудничестве с нашими дальневосточными и восточносибирскими регионами. В частности, президент отметил, что четыре–пять крупных российских компаний в ближайшее время разместят свои бумаги на Гонконгской бирже, но какие именно компании – не сообщил.

Гонконг – один из крупнейших деловых центров мира и в последние 18 лет является самой свободной экономикой мира (индекс 89,7% по оценке газеты The Wall Street Journal).

Совокупный объём внешнеторгового оборота САР в 2010 году составил \$823,9 млрд. Гонконгская фондовая биржа второй год подряд держит мировое лидерство по объёму IPO. В прошлом году на этой бирже разместила свои акции компания «РУСАЛ», ведёт переговоры ряд других российских компаний. А с учётом планов руководства страны по созданию в Москве

Ольга Соломонова
Гонконг

Объявление

Уважаемые господа!

Настоящим уведомляем вас о том, что первое место в открытом тендере на поставку запорно-пломбировочных устройств (ЗПУ), проводимом ООО «ЛУКОЙЛ-Камбарская нефтебаза» 13.04.2011 года, заняло ЗАО «Страж-Ижевск».

Собрание акционеров

Уведомление

о проведении годового собрания акционеров
ОАО «Трансвязь»

Открытое акционерное общество «Трансвязь» уведомляет своих акционеров о проведении годового общего собрания акционеров по итогам работы в 2010 году.

Форма проведения собрания: совместное присутствие акционеров.

Дата проведения собрания: 11 мая 2011 года.

Время проведения собрания: 11.00.

Время начала регистрации участников: 10.30.

Место проведения собрания: 142171, Московская обл., г. Щербинка, ул. Люблинская, д. 7а.

Список лиц, имеющих право на участие в собрании, составлен по данным реестра владельцев акций ОАО «Трансвязь» по состоянию на 20 апреля 2011 года.

Повестка дня собрания:

1. Утверждение порядка ведения собрания акционеров.

2. Утверждение годового отчёта Общества.

3. Утверждение годовой бухгалтерской отчётности за 2010 год, в том числе отчётов о прибылях и убытках.

4. Распределение прибыли Общества по результатам работы в 2010 году, в том числе о начислении и выплате дивидендов.

5. Избрание ревизора Общества.

6. Утверждение аудитора Общества.

7. Избрание генерального директора Общества.

8. Утверждение Положения о генеральном директоре ОАО «Трансвязь».

Акционеры ОАО «Трансвязь» могут ознакомиться с материалами, представляемыми при подготовке к проведению общего собрания акционеров, после 20 апреля 2011 года в рабочие дни с 10.00 до 16.00 по адресу: Московская обл., г. Щербинка, ул. Люблинская, д. 7а.

Справки по телефону: (499) 262-59-35.

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ОАО «Трансвязь»
Б.К. Шорников

Некоммерческое партнерство в области пожарной безопасности на железнодорожном транспорте «ПожЖелДор» приглашает заинтересованные компании и индивидуальных предпринимателей к сотрудничеству для повышения качества выполнения работ и оказания услуг в области пожарной безопасности членами саморегулируемой организации.

Дополнительная информация по тел.: 8 (495) 979-45-80.

E-mail: poggeldorf@gmail.com

ПОСЛЕ НАБОРА НОМЕРА
ВЫ УСЛЫШИТЕ ТЕКСТ
АВТООТВЕТЧИКА.
ВАШЕ СООБЩЕНИЕ БУДЕТ
ЗАПИСАНО.

СНЯТИЕ ИНФОРМАЦИИ
С АВТООТВЕТЧИКА
ПРОВОДИСЬ ЕЖЕДНЕВНО
В 18:00 ПО МОСКОВСКОМУ
ВРЕМЕНИ.

ВСЕ СООБЩЕНИЯ ПЕРЕДАЮТСЯ
В ОТДЕЛ СОЦИАЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ
И ПИСЕМ РЕДАКЦИИ ГАЗЕТЫ «ГУДОК».
ПО ФАКТАМ ЖАЛОБ СОТРУДНИКОВ
ПРОВОДИСЬ ПРОВЕРКА.

ОТВЕТЫ НА ЗАДАННЫЕ

ЭКСПЕРИМЕНТ

«Витязь»
у океана

>Начало | 1

Как отметил и.о. начальника Дальневосточной магистрали Алексей Гладилин, в последние годы Восточный полигон сети испытывает стабильный рост перевозок. «В 2010-м дорога практически на треть приросла по грузообороту, в этом году первый квартал закончили с плюсом – 17%. Безусловно, освоение возросших объёмов перевозок требует развития инфраструктуры и огромных трудозатрат», – подчеркнул он.

По его словам, поступление новых локомотивов «Витязь» станет одним из решений проблемы ограничения роста грузопотока в порты Ванино-Совгаванского узла и, как следствие, приведёт к полному удовлетворению заявок грузоотправителей.

В этой связи гендиректор ЗАО «Дальнтрансуголь» Александр Ганин рассказал, что терминал выходит на ежемесячный объём перевалки 1 млн тонн. «Следующим шагом совместной деятельности с РЖД должен стать рубеж в 1,5 млн тонн. И, я уверен, это не предел наших возможностей», – сказал менеджер. По его словам, сейчас «Дальнтрансуголь» увеличивает свои мощности. В частности, строятся дополнительные пути.

Как сообщил вице-президент ОАО «РЖД» Алексей Воротилкин, в 2011 году будут выпущены шесть локомотивов «Витязь». На будущий год, исходя из возможностей производителя – Брянского машиностроительного завода, предприятие ещё получит заказ на машины данной серии, которые будут поступать в том числе на Дальневосточную.

«С появлением этого тепловоза есть возможность полностью поменять линейку локомотивов грузового движения», – сказал вице-президент компании. Он также отметил, что пропуск экспериментального поезда выявил участки, где надо усиливать инфраструктуру. Хотя если оценить ситуацию в целом, она к пропуску поездов подобного веса и длины готова. Но «Витязь» может брать и поезда весом более 6000 тонн. «Можно увеличивать нагрузку. Для этого надо готовить нашу основу: путь, устройства СЦБ, энергетики», – добавил Алексей Воротилкин.

ПАВЕЛ УСОВ,
соб. корр. «Гудка»
Ванино

Справка «Гудка»

«Ермак» – электровоз с усовершенствованными тяговыми электродвигателями, рекуперативным торможением, микропроцессорной системой управления, обеспечивающей ручное и автоматическое управление движением, диагностику. Конструктивная скорость – 110 км/ч. «Витязь» – магистральный двухсекционный тепловоз с асинхронным приводом. Двигатели позволяют в разы увеличить тяговые свойства локомотива и убрать из конструкции множество тяжеловесного и энергоёмкого оборудования. Конструктивная скорость – 120 км/ч.

ПЕРЕГОВОРЫ

Хотят подешевле

ТАДЖИКСКИЕ МЕТАЛЛУРГИ ДОБИВАЮТСЯ СНИЖЕНИЯ СТОИМОСТИ ДОСТАВКИ

Таджикская алюминиевая компания (ТАЛКО) добивается от ОАО «РЖД» и «Узбекских железных дорог» (УЖД) применения понижающих коэффициентов на транзитные перевозки без жёсткой привязки к объёмам перевозимой продукции.

Таджикская делегация, которую возглавлял министр транспорта Низом Хакимов, провела переговоры с руководством «Укразализныци» об организации благоприятных условий для транзита в Таджикистан грузов алюминиевой промышленности, которые прибывают в черноморские порты из Бразилии и Австралии. Как сообщил «Гудку» начальник управления внешних связей «Укразализныци» Игорь Матвеев, госадминистрация готова обратиться к РЖД и УЖД, чтобы установить сквозной тариф на перевозку грузов для ТАЛКО. «Этот тариф существует и сейчас, но действует он при условии перевозки не менее 1 млн тонн в год. Это очень жёсткое условие», – отметил Игорь Матвеев.

Пресс-секретарь ТАЛКО Саёхат Кадырова объяснила «Гудку», что сквозной тариф нужен компании, чтобы осуществлять основной объём перевалки глинозёма из украинского порта Николаев, а не из грузинского Поти. «В настоящее время мы добились применения понижающих коэффициентов на глинозём в размере 0,5 от Украинских и Казахстанских железных дорог. Однако из-за роста самих тарифов применение коэффициентов увеличило ставки на перевозку по сравнению с 2010 годом. Мы добиваемся снижения тарифов для получения комплексной ставки на



Без привязки к объёму снижать цену РЖД не видят смысла

перевозку, которая бы не превышала уровень 2010 года. Тогда она была конкурентоспособна ставкам перевозки из порта Поти», – отметила Саёхат Кадырова.

Первый заместитель начальника департамента по маркетингу грузовых перевозок и тарифной политики ОАО «РЖД» Галина Зимовская рассказала, что на Тарифной конференции в 2010 году на совместном совещании представителей железнодорожных администраций и ТАЛКО была достигнута договорённость об установлении понижающих коэффициентов к ставкам Тарифной политики ОАО «РЖД» на перевозки глинозёма в Таджикистан на 2011 год. «Для РЖД понижающие коэффициенты

были определены в соответствии с Правилами предоставления исключительных тарифов на железнодорожном транспорте и возможными объёмами перевозок, подтверждёнными ТАЛКО. Привлечение гарантированного объёма перевозок обеспечивает эффективность применения пониженных исключительных тарифов», – отметила она.

По словам Галины Зимовской, с 18 марта 2011 года на перевозки глинозёма по всем направлениям транзита на российских железных дорогах установлен дополнительный понижающий коэффициент 0,85 к ставкам Тарифной политики СНГ на перевозки глинозёма в Таджикистан через пограничные Украина и российские порты Балтийского моря независимо от объёма перевозок грузов и понижающий коэффициент 0,6 на перевозки глинозёма на объём перевозок свыше 700 тыс. тонн. «Дальнейшее снижение тарифов без привязки к гарантированным объёмам перевозок не представляется возможным», – резюмировала она.

В ТАЛКО «Гудку» также сообщили, что компания заинтересована в снижении стоимости портовых услуг в Николаеве. В настоящее время они выше, чем в Поти, на 50%. «Из-за большого круга задач, связанных с перегрузкой глинозёма, таких как подача/уборка вагонов, подготовка и пломбировка вагонов, оформление СЭС и карантинных разрешений, общие затраты за услуги порта составляют \$7,8 за тонну. Нам бы хотелось видеть эти затраты на уровне \$6 за тонну», – отметила Саёхат Кадырова.

Денис Викене

циенты были определены в соответствии с Правилами предоставления исключительных тарифов на железнодорожном транспорте и возможными объёмами перевозок, подтверждёнными ТАЛКО. Привлечение гарантированного объёма перевозок обеспечивает эффективность применения пониженных исключительных тарифов», – отметила она.

По словам Галины Зимовской, с 18 марта 2011 года на перевозки глинозёма по всем направлениям транзита на российских железных дорогах установлен дополнительный понижающий коэффициент 0,85 к ставкам Тарифной политики СНГ на перевозки глинозёма в Таджикистан через пограничные Украина и российские порты Балтийского моря независимо от объёма перевозок грузов и понижающий коэффициент 0,6 на перевозки глинозёма на объём перевозок свыше 700 тыс. тонн. «Дальнейшее снижение тарифов без привязки к гарантированным объёмам перевозок не представляется возможным», – резюмировала она.

В ТАЛКО «Гудку» также сообщили, что компания заинтересована в снижении стоимости портовых услуг в Николаеве. В настоящее время они выше, чем в Поти, на 50%. «Из-за большого круга задач, связанных с перегрузкой глинозёма, таких как подача/уборка вагонов, подготовка и пломбировка вагонов, оформление СЭС и карантинных разрешений, общие затраты за услуги порта составляют \$7,8 за тонну. Нам бы хотелось видеть эти затраты на уровне \$6 за тонну», – отметила Саёхат Кадырова.

Денис Викене

РЕГУЛИРОВАНИЕ

Транзит без нормы

ПРОЕКТ ЗАКОНА ИСКЛЮЧЁН ИЗ ПЛАНА МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА

ПОСЛЕ ТРЁХЛЕТНЕЙ РАБОТЫ НАД ЗАКОНОМ «О ТРАНЗИТЕ» МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА ОТКАЗАЛОСЬ ОТ ЕГО ДАЛЬНЕЙШЕЙ РАЗРАБОТКИ, НЕ СУМЕВ СОГЛАСОВАТЬ ЕГО ВАРИАНТ С ДРУГИМИ СТРУКТУРАМИ В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ.

Проект закона «О транзите» был внесен в министерство ещё в 2008 году Советом Федерации и Союзом транспортников России и предполагал практически беспрепятственное прохождение транзитных грузов через территорию страны. В том числе и освобождение от какого-либо досмотра.

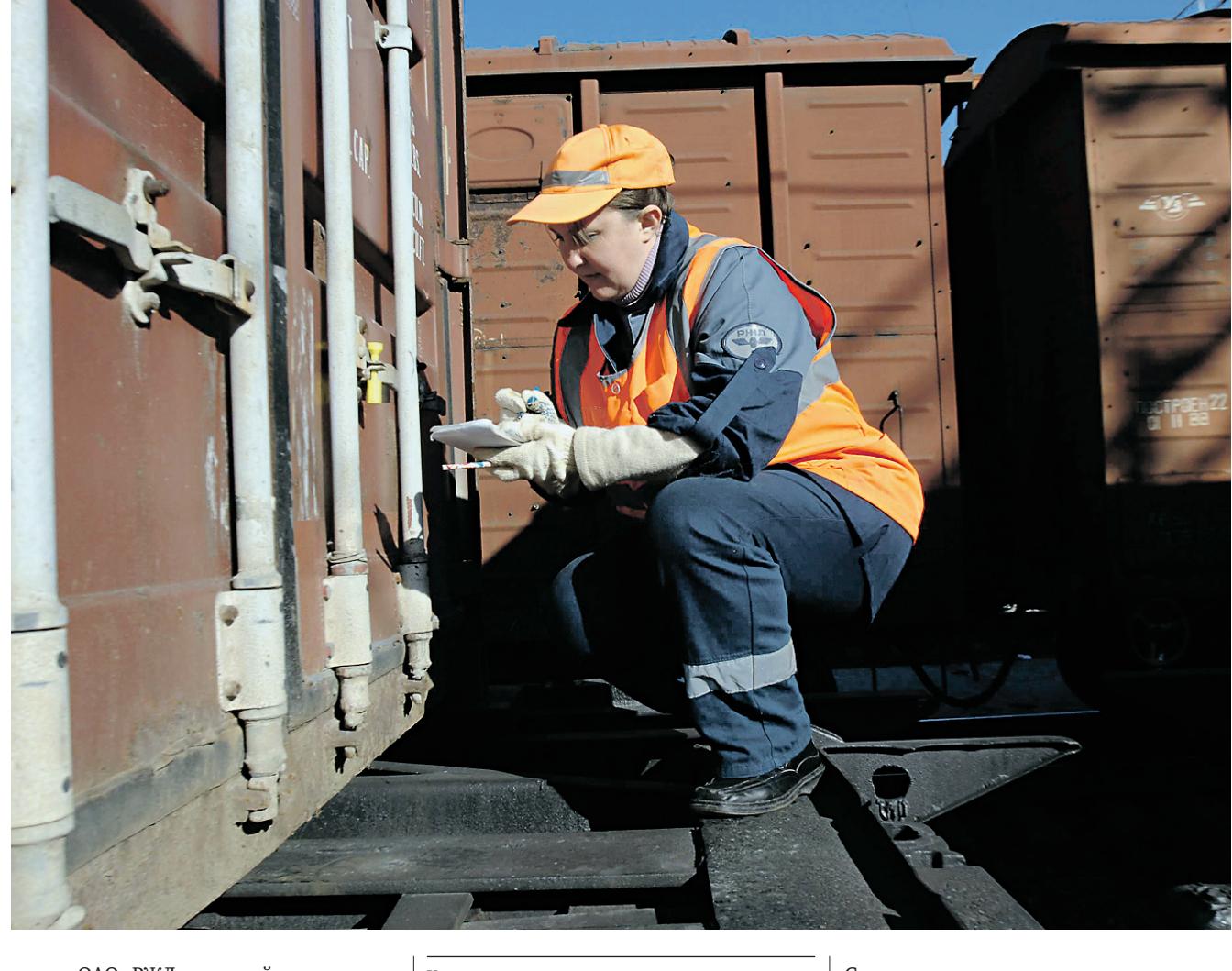
В предложенном документе досмотр заменился осмотром целостности пломбы на контейнере. Но как пояснил на съезде Союза транспортников России министр транспорта Игорь Левитин, законопроект не смог пройти через 15 ведомств, которые должны были его согласовать. Главные сложности возникли с Федеральной таможенной службой.

«В Европе товар, который не предназначен для какой-либо страны ЕС, – это не груз, его не досматривают, а у нас он может неделями лежать на таможенном складе», – говорит Игорь Левитин. – Пока мы не преодолеем эту позицию наших отдельных органов, мы не сможем улучшить условия прохождения транзита». Министр призвал транспортное сообщество сначала решить эту проблему, а потом создавать законы.

Один из авторов законопроекта – президент Ассоциации экспедиторов России Валерий Алисейчик – замечает, что терять часть из \$60 млрд ежегодной транспортной составляющей грузопотока между Европой и Юго-Восточной Азией – это не по-хозяйски. «И президент, и премьер-министр нам говорили о важности транзита для нашей страны, но мы оказались не готовы взять эти деньги», – говорит Валерий Алисейчик. – Наши конкуренты уже ушли далеко вперёд. Недавно даже одна австрийская фирма по Транссибу стала возить товары из Китая в Японию, а мы сами не можем наладить нормальный грузопоток». С нашей же страной иностранные транзитёры связываются лишь в том случае, когда уже нет иного выхода для доставки грузов. Между тем с развитием железнодорожного сообщения в Китае и в республиках бывшего СССР уже сейчас существует возможность транзитных перевозок, минуя нашу страну. И хотя пока этот путь для зарубежных компаний также довольно сложен логистически, вполне возможно, что в ближайшем будущем он станет реальной альтернативой нашим железным дорогам.

Сейчас собственно транзитный поток через Россию составляет только несколько десятков контейнеров в сутки, и этот показатель не изменился с прошлого года. Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин недавно назвал такие результаты постыдными.

В департаменте по взаимодействию с федеральными и региональными органами



Хитрости досмотра транзитных грузов помешали согласовать новый закон

на таможенных пунктах (на Западе для этого применяются сканирующие устройства, не останавливающие движение состава) как раз и приводят к тому, что этот небольшой процент становится причиной задержек целых контейнерных поездов.

Дело в том, что выбранные по системе управления рисков контейнеры требуются найти, отцепить от состава, доставить на досмотровую площадку, а после досмотра вернуть в состав. В российских условиях

Только скорость и ритмичность прохождения контейнеров могут позволить железной дороге конкурировать с морским транспортом

Современные досмотровые комплексы стоят по несколько миллиардов рублей, и ФТС просто не может себе позволить их приобрести.

Кроме того, в ведомствах существует точка зрения, что если убрать все сопутствующие транзиту платежи, то это не даст России никакой экономической выгоды, а лишь создаст дополнительные проблемы, связанные с решением вопросов перевозок.

Президент Союза транспортников Виталий Ефимов ранее говорил «Гудку», что либеральность законопроекта вызвана тем, что часть транзита сначала нужно отобрать у иностранных судоходных компаний, чтобы достичь хотя бы тех показателей, которые ранее были в Советском Союзе. Зарабатывать на транзите можно будет только после того, как пойдёт значительный грузопоток. По мнению Виталия Ефимова, тогда СССР сумел предоставить те условия, на которых было выгодно работать, несмотря даже на идеологические расхождения. «Этот вариант закона, который был передан в Минтранс, делали специалисты, которые ранее работали в «Союзтранзите», и они знают, что нужно иностранным компаниям, чтобы привлечь их к перевозкам по территории России», – говорит президент Союза транспортников России.

Сергей Плетнёв

Технологии

Отложить журнал

Поездные диспетчеры не будут делать двойную работу

Ручное ведение графика движения поездов отменено в нынешнем году на 15 диспетчерских участках – а это 311 станций – Горьковской дороги. Здесь введены компьютерные безбумажные технологии.

Это лишь один из результатов прошлогоднего ввода на магистрали 12 новых информационных систем.

Одна из них – АС ЭТД (электронный технологический документооборот) с применением цифровой подписи. Она внедрена на всей дороге после апробирования в 18 подразделениях.

Кроме того, на ГЖД внедряется технология ведения электронных журналов движения поездов в автоматизированной системе ГИД «Урал-ВНИИЖТ» на 107 станциях. «Эффект от внедрения системы», – говорит начальник отдела информационных технологий и автоматизированных систем управления Горьковской дирекции управления движением Виктор Щербатов, – заключается не только в экономии бумаги и канцтоваров. Это мелочь. Главное – автоматизация труда поездных диспетчеров. Они теперь не тратят лишнее время на ручное ведение



Компьютерная технология не только избавит поездных диспетчеров от лишней работы, но и сэкономит канцтовары

журналов движения поездов формы ДУ-2 и ДУ-3. Система сделает всё автоматически, освободив диспетчеров от двойной работы.

В 2011 году безбумажное ведение графика будет внедрено ещё на 22 станции Владимира участка, а также, после строительства диспетчерской централизации, на линии Киров – Сусловка. В этом году на ГЖД возникла дирекция инфраструктуры и создаётся дорожный центр управления содержанием инфраструктуры. На очереди участие дороги в комплексной автома-

тизации бизнес-процессов, которая будет проводиться на всей сети, в создании единого информационного пространства железных дорог России. «Развитие информационных систем порой усложняет работу пользователей, имеющих доступ сразу ко многим системам с различными интерфейсами. Назрела необходимость их унификации, создания единого пользовательских рабочих столов», – отметил начальник службы корпоративной информатизации ГЖД Дмитрий Быстрицкий.

Вадим Серов

Ситуация

Ремонт с препятствием

МАГИСТРАЛИ ИСПЫТЫВАЮТ ТРУДНОСТИ ПРИ ПОДГОТОВКЕ К ЛЕТНЕМУ ПУТЕВОМУ СЕЗОНУ

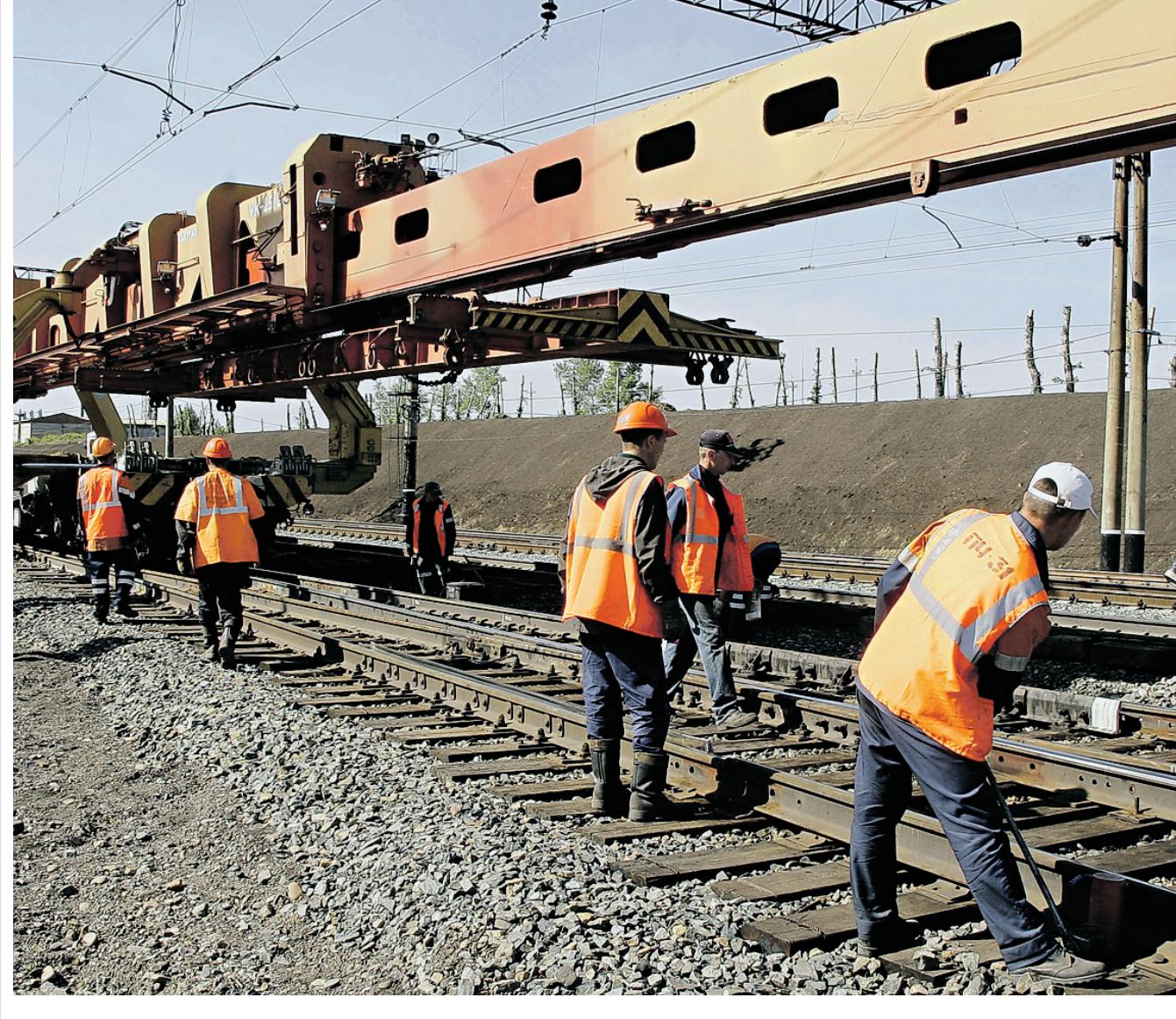
На ряде дорог уже начались ремонтно-путевые работы. В этом году их проведут на 10,4 тыс. км сети, что на 120,5 км больше, чем в 2010 году.

По данным Центральной дирекции управления движением ОАО «РЖД», для выполнения объёмов капитального ремонта пути запланировано предоставление более 21 тыс. «окон» на более чем 150 тыс. часов. Всего для ремонта и содержания инфраструктуры всем службам и хозяйствам планируется предоставление более 500 тыс. «окон» на 1,3 млн часов.

Ремонтно-путевые работы будут проходить поэтапно с разделением и концентрацией вагонопотоков по направлениям на всём протяжении от Западно-Сибирской дороги до Центрального региона. На всех участках определены сроки, периодичность, этапность и продолжительность «окон». Разработаны меры, направленные на обеспечение пропуска планового грузо- и пассажиропотока. Так, на Восточном полигоне все «окна» взаимоувязаны от Марийска Красноярской магистрали до морских портов Дальневосточной. Разработан единый вариантийный график движения поездов.

Однако любой график может быть нарушен, если возникнут проблемы в подготовке к сезону. Например, в прошлом году Дальневосточная дирекция по ремонту пути столкнулась с проблемами в поставках материалов. Ряд ПМС выбыл из своего графика. И обидно вот что – на западе сети скопился большой запас старогодных шпал, рельсов, скреплений, их пообещали доставить на Дальний Восток, но этого не произошло. «Из-за этого мы не смогли вовремя развернуть фронт работ», – рассказал начальник Дальневосточной ДРП Евгений Редянский. – И на ряде участков заканчивали в декабре».

Правда, в этом году такой проблемы быть не должно. Как сообщил замначальника Центральной дирекции по ремонту пути Виталий Волков, материалы на ДВЖД будут поступать заблаговременно. «Учитывая удалённость восточных дорог и трудности с



«окнами» в условиях роста грузопотока, мы приняли решение выделять материалы строения пути за месяц до начала работ», – сказал он.

В Дальневосточной ДРП подтвердили, что на сегодня график поставок по большинству позиций выполняется. Есть некоторое отставание по щебню, но оно будет восполнено.

На соседней ЗабЖД сегодня не хватает монтёров пути. «С мая по октябрь требуется 1800 монтёров. Пока их 1050», – говорит начальник Забайкальской ДРП Михаил Луньков. –

Причём в эту цифру включены и подрядчики, и договорники. Чтобы заполнить кадровую брешь, 1 апреля подписано штатное расписание на приём 300 монтёров-сезонников.

Кроме того, в большем количестве планируется задействовать студотряды до 150 человек, а также аутсорсеров – на сопутствующие работы на лёгких видах ремонта.

Если к летней путевой кампании готовиться заранее, то она не превратится в «зимнюю»

Однако полный набор кадров – это ещё не всё. «Дело даже не в выполнении объёма плана, а в качестве. Да, решали дополнительно принять монтёров пути. Но их нужно ещё обучить – профессии, охране труда. На это нужно время», – сказала на XXXI съезде отраслевого профсоюза руководитель Могочинского филиала дорпрофсоюза Елена Кныш.

Нехватку людей усугубляет текучесть кадров ПМС. ДРП нечём похвастаться по отношению к тем же коллегам путейцам-эксплуатационщикам. «У них зарплата кратно выше», – объясняет Михаил Луньков.

Другая проблема ЗабЖД – нехватка турных вагонов. «Хороший хозяин готовит телегу зимой. А у нас подготовка нередко начинается перед началом кампании. В прошлом году первые «окна» отменя-

лись из-за неготовности турных. В этом случае может повториться. Хотелось бы, чтобы Центральная дирекция планировала ремонт и подготовку турных уже в четвёртом квартале предыдущего года, а не к концу первого, как получилось в прошлом году», – говорит Елена Кныш.

Действующие на ЗабЖД вагоны – с истекшим периодом эксплуатации. «Конечно, принимаем меры для продления срока их службы. Но слишком долго заключали наряд-заказ между Федеральной пассажирской компанией и Центральной ДРП на их ремонт. Сейчас проблема решена, вагоны на ЗабЖД идут, но, увы, с опозданием. Надеюсь, к 10 мая мы все вагоны отремонтируем», – говорит Луньков.

На КБЖД также не хватает вагонов, но для пере-

возки щебня. «При плане 675 тыс. кубометров завезено 549 тыс. Причина – срыв отгрузки щебня в инвентарных полуавтоматах», – говорит начальник Куйбышевской ДРП Геннадий Беляев. По его словам, раньше парк был общим, теперь полуавтоматы ушли в Первую и Вторую грузовые компании.

Хороший хозяин готовит телегу зимой.

А у нас подготовка порой начинается перед началом первых «окон»

И чтобы выбрать полуавтоматы на договорной основе, нужны время и деньги. «Вопрос по полуавтоматам в компетенции руководства РЖД, и, если его не решить сейчас, уже в августе мы можем остаться без щебня», – говорит он.

Ещё одна проблема на Куйбышевской – привозка локомотивов и бригад под ходоезда на предстоящие «окна». По

опыту прежних лет известно, что не всегда и не везде ходоезда успевают за ходом ремонта. «Надо ввести должность старшего дорожного диспетчера по «окнам», как это сделано на ЗСЖД и ПривЖД, – говорит Геннадий Беляев. – Этот специалист совместно со сменными инженерами ДРП и службы пути будет контролировать своевременную передислокацию хозяйственных единиц».

Трудности со щебнем и на СвЖД. Как рассказал и.о. замначальника СвЖД – начальника Свердловской дирекции инфраструктуры, сейчас из пяти карьеров, из которых традиционно вывозится щебень на дорогу, отгрузка идёт только из двух. А щебень дороге нужен. В этом году на СвЖД впервые уложат почти 10 км объёмной георешётки – это пятая часть сетеевого объёма. Уже привлекут подрядчиков, у которых уже есть опыт такой работы на других дорогах.

На Западно-Сибирской трудности с запчастями. «Наше хозяйство поздно, только в марте, начало получать запасные части. Речь прежде всего идёт о поставках литья деталей тележек вагонов. За весь прошлый год и первый квартал 2011-го по линии «Росжелдорснаб» к нам пришло всего 14 комплектов. Приходится использовать стародорожное литьё со списанных вагонов. Однако это далеко не закрывает наши потребности. На сегодня в ДРП простоявает из-за отсутствия литья 351 вагон», – говорит начальник Западно-Сибирской ДРП Александр Прудников.

Та же забота и на Приволжской дороге. «Из года в год мы испытываем одну и ту же проблему – нехватка запчастей для автотракторной и путевой техники», – говорит начальник производственно-технического отдела Приволжской ДРП Андрей Третяков.

Есть ещё трудности в путевой кампании, причём не зависящие от человека. Например, на Юго-Восточной и техника, и люди были во всеоружии и ждали 4 апреля, чтобы начать работы. Но подкачала поздняя весна – земля просто не успела оттасть. «Мы опоздали с началом срока на полторы недели. Это большой срок. Но наверстаем», – говорит начальник Юго-Восточной дирекции по ремонту пути Виктор Шейн.

Так что если даже «обстоятельства непреодолимой силы» железнодорожникам по плечу, то с проблемами в подготовке в скромном времени они рассчитывают справиться.

Игнат Вьюгин

Инновации

Скин-эффект

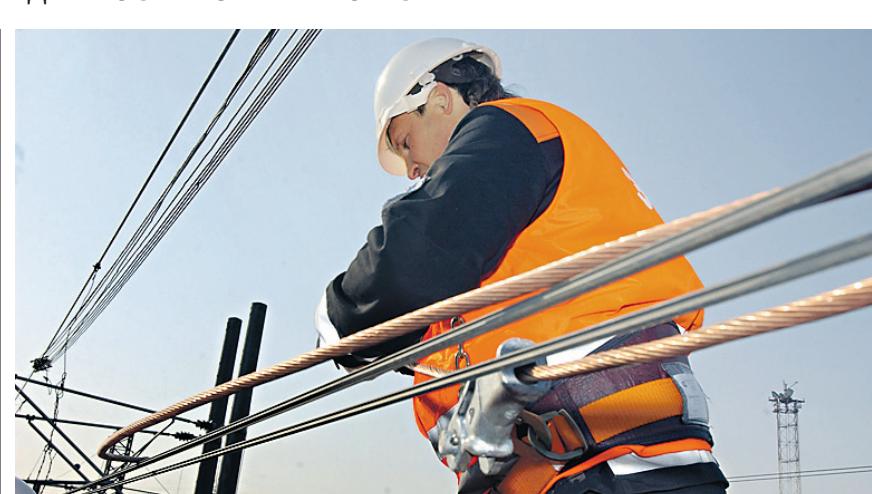
УЧЁНЫЕ МИРЭА повысили надёжность контактной сети

ОБРАЗОВАНИЕ ЛЬДА НА ПРОВОДАХ, В ТОМ ЧИСЛЕ В МЕЖСЕЗОНЬЕ, ДОСТАВЛЯЕТ МНОГО НЕПРИЯТНОСТЕЙ ЭНЕРГЕТИКАМ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКАМ. ПРИ НЕУСТОЙЧИВОЙ ПОГОДЕ, КОГДА НЕБОЛЬШИЕ МОРОЗЫ ПОСТОЯННО СМЕНЯЮТСЯ ОТТЕПЕЛЯМИ, ДИАМЕТР ТАКИХ НАРОСТОВ ДОСТИГАЕТ 60–70 ММ, А ВЕС ДОХОДИТ ДО 100 ТОНН НА КИЛОМЕТР ПРОВОДОВ, ЧТО В 20 РАЗ БОЛЬШЕ ОБЫЧНОЙ НАГРУЗКИ.

Разумеется, линии не выдерживают, провода рвутся, рушатся мощные опоры. Проблема эта давняя, решить её пытаются многие десятилетия. Поначалу просто сбивали нарастающий лёд лопатами и другими подручными средствами. Затем придумали способ, сегодня используемый повсеместно.

В районе образования гололёда временно отключают всех потребителей энергии, а на одной из подстанций подсоединяют к линии источники высокого напряжения, устраивая короткое замыкание и пуская токи силой более 100 А. Те, естественно, нагреваются до высоких температур (100–130 градусов), и лед плавится. Однако провода при этом часто оплавляются, оборудование подстанций от коротких замыканий раньше срока выходит из строя, потребители, хоть и временно, остаются без энергии. Да и влага от раставшего льда на проводах остаётся, поэтому всё может повториться.

Новый подход к решению проблемы нашёл профессор Московского института радиотехники, электроники и автоматики Вильям Каганов, предложивший пустить по проводам высокочастотные электромагнитные волны и преобразовать их



ЭЛЕКТРОМАГНИТНЫЕ ВОЛНЫ БЫСТРО УБЕРУТ С ПРОВОДОВ ЛЕДИНУЮ КОРКУ

энергию в тепло. При этом получается так называемый скин-эффект. Заключается он в том, что при прохождении токов высокой частоты они распространяются не по всему сечению провода, как обычный ток, а только по поверхности слоя. В результате площадь, по которой идёт ток, уменьшается в несколько тысяч раз и во столько же раз увеличивается сопротивление проводов, что приводит к быстрому их разогреву, поскольку волны затухают и энергия их переходит в тепловую.

Специалисты МИРЭА изготовили и испытали модель такой установки, доказав, что новый метод вполне работоспособен.

Основные его преимущества: отсутствие коротких замыканий, никаких разрушений проводов и чрезмерных нагрузок на оборудование, потребителей энергии не отключают даже на время. И главное – с помощью этого способа можно не только плавить нарастающий лёд, но и предупреждать его образование.

При первых же признаках гололёда можно включить установку и подогреть провода. Нужный режим разогрева при новом способе можно достичь через 20 минут, что вдвое быстрее, чем прежде. Благодаря этому удаётся сэкономить много энергии.

Причём управлять установками можно на расстоянии по радио или ввести для них автоматический режим работы. Для этого на трёхметровом проводе, обычно служащем для защиты ЛЭП от ударов молний, надо установить датчики, которые зафиксируют наступление гололёда. При прохождении этого провода в самом начале образования на нём льда они подадут тревожный сигнал, после чего начнётся разогрев линии.

Андрей Стрельцов

Модернизация

Инерциальный метод

СПЕЦИАЛИСТЫ ЛЭТИ СОЗДАЛИ НОВЫЙ КОМПЛЕКС ДИАГНОСТИКИ РЕЛЬСОВОЙ КОЛЕИ

Сотрудники кафедры «Лазерные измерительные и навигационные системы» Санкт-Петербургского государственного электротехнического университета (ЛЭТИ) разработали автоматизированную систему контроля состояния рельсовой колеи.

Новшество можно устанавливать на вагонные тележки регулярно курсирующего подвижного состава и во время плановых поездов регистрировать основные параметры геометрии пути. Тем самым удастся решить проблему закрытия перегонов на время проведения путеизмерительных работ специализированными вагонами.

Основными элементами системы являются инерциальные измерительные модули, построенные на базе акселерометров и гироскопов. Четыре таких прибора устанавливаются на буксовые крышки колёсных пар тележки вагона и используются для определения вертикальных неровностей рельсовых нитей. Кроме того, в комплекс входит датчик (одометр) для привязки полученных результатов к путевой координате.

С помощью нового оборудования можно выявлять любые вертикальные неровности



ПРИ ПУТЕИЗМЕРИТЕЛЬНЫХ РАБОТАХ НЕ ПРИДЁТСЯ ЗАКРЫВАТЬ ПЕРЕГОНЫ

железнодорожного пути, вызванные пустотами в балласте, разрушением шпал, прогибом рельсов и др., а также волнобразный износ поверхности катания рельсов, устраляемый шлифованием.

Инерциальный метод измерения просадок основан на использовании показаний акселерометров о траектории движения букс колёсных пар тележки. Сигналы приборов поступают в компьютер, который обрабатывает полученные результаты. По мнению специалистов, данную систему нужно использовать для модернизации вагонов-дефектоскопов и доста-

точно большого парка устаревших моделей путеизмерительных вагонов, которые не применяются для контроля главных магистралей.

В состав комплекса могут быть включены инерциальная навигационная система с приемником сигналов ГЛОНАСС, а также датчики линейных перемещений. В этом случае новшество позволит дополнительно определять продольный уклон, уровень, перекосы и кривизну пути, а также точные координаты местоположения исследуемого объекта.

Сбор и обработка передаваемой датчиками информации обеспечит комплексом специализированного программного обеспечения, интегрированный в бортовую вычислительную систему вагона. Отчёты о состоянии пути будут выводиться на экран монитора или может быть распечатан.

Оснащение подобными автоматизированными комплексами диагностики регулярно курсирующих поездов и оповещение о дефектах пути в режиме on-line позволит железнодорожникам существенно повысить уровень безопасности движения на отечественных магистралях.

Андрей Владимиров

Санкт-Петербург

Интервью

Вечное движение

ПЕРЕВОЗОЧНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ МЕНЯЮТСЯ ВМЕСТЕ С УСЛОВИЯМИ РАБОТЫ



Павел Иванов,
научный
директор
Центра
управления
движением
ОАО «РЖД»



Главной задачей дирекции является
эффективное управление парком грузовых вагонов

управления движением, следует считать организацию эффективного управления парком грузовых вагонов.

При этом наиболее важная задача – формирование новой технологии управления парком полува- гонов как наиболее массового, востребованного и универсального подвижного состава.

В текущем году была организована работа по формированию и внедрению новой технологии использования вагонов, основанной на принципах технической маршрутизации порожнего вагонопотока и максимальной универсальности приватных полува- гонов. Эта технология даёт возможность в рамках агентских соглашений с собственниками подвижного состава направлять порожние полува- гоны на Западно-Сибирскую железную дорогу обез- личенным вагонопотоком, с последующим распре- делением под погрузку исходя из оперативной об- становки, технического и коммерческого состояния подвижного состава, фактического наличия заявок грузоотправителей, минимизации порожнего про- бега и непроизводительного простоя вагонов.

Сегодня такая технология отрабатывается в рамках взаимодействия с Первой и Второй грузовыми

на передислокацию порожних вагонов с реальными эксплуатационными возможностями на маршруте их следования. В первую очередь система будет вне- дрена на наиболее проблемном для сети Восточного полигона.

– Какие меры принимаются для повышения эффективности взаимодействия вашей дирекции с другими дирекциями ОАО «РЖД», и прежде всего тяги и инфраструктуры?

– Основополагающий документ, содержащий тех- нологические карты и блок-схемы процессов взаимодействия дирекций производственного блока компании с распределением ответственности по функциональным областям и уровням управления, – это Технология централизованного управления перевозками во взаимодействии дирекций управ- ления движением, тяги, инфраструктуры и сбыта. На её основе совместно с Октябрьской железной дорогой как пилотным полигоном отработки новой системы управления разработан для дирекций управления движением – структурных подразделений Центральной дирекции регламент взаимодействия с железной дорогой, в том числе с дорожными дирекциями и службами. В регламенте отражены типовые решения по обеспечению эффективного выполнения основных функций по всем направлениям деятельности дирекции.

Потребуется модернизация автоматизированной системы организации вагонопотоков с учётом наличия приватных парков

компаниями и уже даёт отдачу, позволив повысить уровень технической маршрутизации порожних полува- гонов их принадлежности, направляемых по агентскому договору на Западно-Сибирскую железную дорогу, почти в три раза по сравнению с дека- брем 2010 года.

– Расскажите о наиболее перспективных технологиях, применяемых в комплексе управления движением для повышения уровня предоставляемых услуг по перевозке грузов.

– В числе важнейших инновационных решений отмечена организация обращения поездов по графику на экономически обоснованных критериях.

Это процесс должен позволить решить две задачи: обеспечение дополнительных доходов на основе предложения новой транспортной услуги и сниже- ние эксплуатационных расходов за счёт повышения энергоэффективности.

В первом полугодии будет подготовлена и пред- ставлена на утверждение комплексная программа перехода на организацию движения грузовых по- ездов по расписанию на выделенных направлениях сети.

Уже в текущем году потребуется модернизация автоматизированной системы организации вагонопотоков с учётом адаптации к условиям полностью приватных парков грузовых вагонов и разработка динамической системы оптимизации плана формирования поездов для обеспечения их движения по «твёрдым» расписаниям в графике движения.

С этим инновационным проектом тесно связано создание ресурсной имитационной модели использо- вания инфраструктуры, которая позволит связать согласование заявок на перевозку грузов и запросов

В прошлом году утверждён порядок взаимодействия дирекций управления движением и тяги, этот документ направлен на оптимизацию использо- вания локомотивного парка и рабочего времени локомотивных бригад, выполнение графика движе- ния поездов, бюджетных заданий по объёмам перевозок и показателям использования подвижного состава.

В текущем году завершается работа над Инструкцией о порядке предоставления и использования «окон» для ремонтных и строительно-монтажных работ на железных дорогах ОАО «РЖД» – важнейшим документом взаимодействия с Центральной дирекцией инфраструктуры в сложный период проведения летне-путевых работ.

Взаимодействие на уровне основных производ- ственных подразделений – станций, дистанций, депо и ПТО – детально изложено в действующих инструкциях и технологических процессах работы с нормативами выполнения каждой операции. Всё дело в их своевременном исполнении.

Надо отметить, что начальник железнодорожной станции в результате проведённых на железных доро- гах реорганизаций сохранил полномочия в части согласования действий обеспечивающих эксплуатационную работу технических служб, независимо от их принадлежности.

Как и раньше, проводятся общие планёрки с анали- зом работы каждой смены с участием всех структур, связанных с работой станции. Вся логика важнейшего отраслевого документа – Инструкции по движению поездов и маневровой работе – предусматривает главенствующую роль руководителей движения в обеспечении бесперебойной поездной работы.

Беседовал Всеволод Колупаев

Опыт

Искусство взаимодействия

Усилия смежников
путейцы оценивают положительно

В своей работе подразделе-
ния Центральной дирекции
управления движением при-
ходится взаимодействовать
практически со всеми хозяйствен-
ствами производственного
блока компании. Но в роли
основных партнёров высту-
пают всё-таки путейцы.

Как рассказал «Гудку» начальник департамента пути и сооружений ОАО «РЖД» Алексей Киреевин, в ходе первого этапа совместной работы были пересмотрены документы, определяющие зоны ответственности между путей- цами и движечниками на линей- ном уровне управления. Это по- зволило определить ключевые

формирование общей модели взаимодействия подразделений Центральной дирекции инфра- структуры между собой и Центральной дирекцией управления движением на всех уровнях управления, вплоть до дистан- ций пути, – подчеркнул Алексей Киреевин. Руководители ремонтного комплекса путевого хозяйства также считают, что создание Центральной дирекции управления движением положи- тельно повлияло на работу.

«Сейчас все возникающие вопросы оперативно решаются в рабочем порядке напрямую через Центральную дирекцию управления движением. На- конец появилась стабильность



Путейцы остаются основными
партнёрами движечников

в системе предоставления «окон». ЦДРП запрашивает тот объём, который требуется, дирекция управления движением его предоставляет. Общее ре- шение находится всегда», – рас- сказал начальник службы тех-нической политики Централь- ной дирекции по ремонту пути Александр Богданов. По его словам, в совместной работе необходимо прийти к опти- мальным параметрам. Так, про- должительность «окна» должна быть оптимальной. С работой по капитальному ремонту не менее 8 часов и работой по глубокой очистке щебня не менее 10 часов.

«Хотелось бы, чтобы движечники всегда выполняли взя- тые на себя обязательства. Если «окно» назначено, на полигон работ уже выдвинулись хозяйствственные поезда, бригады путей- цев, его никоим образом нельзя отменять. К сожалению, пока что такие отмены случаются, и это приносит ощущимые потери для компании», – отметил он.

Марьяна Балашкина

Модернизация

Инструменты эффективности

Информационные пакеты
помогут организовать потоки

Сегодня управление движе-
нием поездов уже не может
рассматриваться в отрыве
от информационных техно-
логий.

Одним из наиболее важных направлений работы в сфере оснащения подразделений ре- гиональных дирекций управ- ления движением следует счи- тать внедрение инструментов эффективного управления тя- говыми ресурсами.

Так, в прошлом году в рам- ках работ комплексного на- учного проекта завершено внедрение в постоянную экс- плутацию на 14 полигонов автоматизированной системы сменно-суточного планирова-ния и регулирования работы парка локомотивов и локомотивных полигонов сети железных дорог «СИГНАЛ-Л». Система производит автоматизирован- ный расчёт суточной потреб- ности локомотивов грузового движения по дорогам полигонов обращения, позволяет обеспе- чить оперативный контроль дислокации и состояния тяго-

Мария Карапасева

ФЕЛЬЕТОН

Привет из Тамерлана



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

Григория Фёдоровича в редакции газеты «Гудок» попросили провести дежурным на «телефоне доверия» весь день, чтобы у него сложилась общая картина, так сказать, срез дня. Чем живут недовольные, что их в основном беспокоит.

Григорий Фёдорович с энтузиазмом взялся за дело. Только он приступил, как раздался звонок. Григорий Фёдорович весь обратился в слух. И, оказалось, совсем не зря, поскольку звонивший затронул немаловажную тему из прежних своих наблюдений: «Скоро лето, а я часто езжу по командировкам, – делился он. – Вот в Тамерлане, бывало, заходишь на вокзал, там у них, правда, вокзал небольшой, но факт в том, что на окнах у них рассыпана какая-то штука. В результате все муки дохлы. Нормально там сидеть можно...»

Григорий Фёдорович в блаженстве прикрыл глаза, представив себе радужную картину с дохлыми мухами.

«А вот в Троицке на вокзале, – не дал Григорию Фёдоровичу расслабиться и насладиться видением звонивший, – тяжело, что ли, рассказать такое же?! Просто сидеть невозможно – муки одолевают...»

– Да, – заглянул жеваками Григорий Фёдорович, – не везде у нас есть благополучно. Есть у нас ещё отдельные недостатки. Борьба с мухами пущена на самотёк. Довели страну! Тяжело им в этом Троицке насыпать «какую-то штуку», когда человеку нормально сидеть можно было среди мёртвых мух?.. Проблема актуальная, лето на носу, вот-вот муки полетят, и пора бы уже на вокзалах применять превентивные меры.

Но звонивший не дал Григорию Фёдоровичу обдумывать как следует борьбу с мухами и переключил Григория Фёдоровича на другую болезненную тему:

Григорий Фёдорович понял, что день прожит не зря.

ВАШЕ ПРАВО

На час не надейтесь

Для льготного стажа предпочтительнее неполная рабочая неделя

– Работаю во вредных условиях труда. Отразится ли введение неполного рабочего дня на льготном стаже, если отразится, то как?

СЕРГЕЙ ТАРАСОВ

Льгов – Работникам, занятым во вредных и тяжёлых условиях труда, нельзя устанавливать неполный рабочий день. Если вы в течение месяца отработаете по 7 вместо 8 часов ежедневно или на один час меньше в каждую смену, то этот месяц впоследствии будет исключён из периода для назначения льготной пенсии. Таким работникам, как вы, при необходимости установления режима неполного рабочего времени следует устанавливать режим неполной рабочей недели для того, чтобы период, в течение которого вы работали во вредных и тяжёлых условиях труда, при установлении режима неполного рабочего времени в организации включался в льготный стаж. Если вы будете трудиться с неполной рабочей неделей (то есть 4 дня по 8 часов или на одну смену в месяц меньше), то этот период вам будет включён в льготный стаж.

– Предусмотрено ли уменьшение предпраздничного дня на один час для работников, ра-

ботающих неполное рабочее время?

ИВАН ЗАХАРОВ

– В соответствии со ст. 95 ТК продолжительность рабочего дня или смены, непосредственно предшествующих нерабочему праздничному дню, уменьшается на один час. При этом данная статья носит юридический характер, в том числе и для работников, работающих неполное рабочее время, предпраздничный рабочий день сокращается на один час.

Согласно ст. 93 ТК работа на условиях неполного рабочего времени не влечёт для работников каких-либо ограничений их трудовых прав. Таким образом, для работников, работающих неполное рабочее время, предпраздничный рабочий день сокращается на один час.

Следует также отметить, что в непрерывно действующих организациях и на отдельных видах работ, где невозможно уменьшение продолжительности работы (смены) в предпраздничный день, переработка компенсируется предоставлением работнику дополнительного времени отдыха или, с согласия работника, оплатой по нормам, установленным для сверхурочной работы.

ЯКОВ КУПРЕЕВ, главный правовой инспектор труда Роспотребнадзора

– Предусмотрено ли уменьшение предпраздничного дня на один час для работников, ра-

ботающих неполное рабочее время?

– Вот жизнь прижала человека, – проникся сочувствием Григорий Фёдорович, – врагу такого не пожелаешь – то мухи его одолевают, то зубная боль!

Хотел было Григорий Фёдорович посоветовать несчастному обратиться к стоматологу, как тот опередил его, сообщив, что обратился в медпункт при вокзале за направлением к стоматологу, но ему там отказали.

– Да за что же это всё одному человеку?! За что же судьба так беспощадна к нему?! Как он только находится в себе силы бороться с этим!?

Григорий Фёдорович не замедлительно связался с региональной дирекцией медицинского обеспечения на ЮУЖД, где ему оперативно ответили, что любой гражданин РФ имеет право на бесплатную помощь (в том числе и стоматологическую) и ни в каком отдельном направлении к врачу он не нуждается.

– То есть больной может просто прийти в поликлинику и его будут лечить? – уточнил Григорий Фёдорович. – И никакого направления не нужно?

– Совершенно верно, – подтвердили в региональной дирекции. – Достаточно полиса обязательного медицинского страхования.

– Ну вот, – успокоился Григорий Фёдорович, – как, оказывается, всё просто. Позвонил человек в пару мест, действовал пару организаций и всё выяснил. С мухами-то, конечно, посложней будет. С ними так просто не справишься. Даже не знаю, с чего начать. Попробую с жалобы на мух в Государственную думу. А там видно будет. Не успокоюсь до тех пор, пока на всех вокзалах страны не будет так же хорошо, как в показательном Тамерлане.

Григорий Фёдорович понял, что день прожит не зря.

Преподаватели профессионального училища № 2 в Челябинске – специалисты многоопытные. У каждого из них за плечами годы работы на железнодорожном транспорте и солидный преподавательский стаж. Но даже они растерялись, когда в 2006 году пришло приглашение принять участие во Всероссийской олимпиаде тем, кто учится по специальности «помощник машиниста электровоза».

Дело в том, что в Челябинске готовили помощников машинистов на электровозы ВЛ10 постоянного тока, а на олимпиаде вопросы были по электровозам переменного тока ВЛ80. «В этих электровозах только ходовая часть одинаковая, а электрическая начинка совершенно разная», – объяснил мастер производственного обучения Михаил Давыдов.

Что делать? Отказаться – значит нанести урон престижу училища. Привезти неподготовленных ребят – значит обречь их на поражение. И тогда кто-то вспомнил, что в городе Карталы работает машинист-инструктор Александр Ткачев. «Он даже медведя сможет научить устранять электротехнические неполадки», – утверждают его ученики. Челябинская команда поехала в Карталы, и Александр Васильевич два дня без отрыва от своих основных обязанностей занимался с ребятами.

«Мы уехали от него другими людьми. Ткачев подготовил ребят так, что на олимпиаде они сумели за отведённое время определить и устранить три неисправности локомотива ВЛ80», – говорит Михаил Давыдов. В итоге заняли третье место среди 18 команд, приехавших со всей России. А Дима Лексин получил премию президента ОАО «РЖД» – 30 тыс. руб.

Так же успешно Ткачеву удалось подготовить команду и к олимпиаде-2009.

Спец из Карталов оказался человеком отнюдь не профессорского вида. Несмотря на возраст (ему недавно перевалило за шестьдесят), в облике Александра Васильевича угадывалось спортивное прошлое. Волевой взгляд контрастировал с подчёркнуто сдержанной манерой разговаривать. Обычно так говорят авиадиспетчеры, которых специально учат в любой ситуации сдерживать свои эмоции, чтобы не спровоцировать панику у пилота.

– Смотри, как работает схема набора позиций, – обращается он к новичку и медленно показывает это на тренажёре в учебном классе депо. – Понял?

– М-м, не очень.

– Смотри ещё раз, – машинист-инструктор делает второй и третий заходы. – Теперь покажи, что ты понял.

– Если человек что-то не понял, значит, я не использовал для этого все возможности, – озвучил он своё педагогическое кредо.

А на вопрос о секретах своего педагогического таланта ответил:

– Чёрт его знает... Наверное, всё дело в фильме...

В сорокаминутный учебный фильм, который снял Александр Ткачев, включены типичные ошибки при работе с пантографами, неисправности в цепи токоприёмников, главного выключателя, зарядного агрегата, вентиляторов и другие поломки электротехнической части локомотива. И доходчиво рассказывается, как эти неисправности устранить.

Тот рассказывает, как работает схема набора позиций. И вновь ошибается. Ткачев опять начинает объяснять. Спокойно, нарочито медленно, как гипнотизёр, с какой-то особенной манерой смотреть в глаза ученика.

– Если человек что-то не понял, значит, я не использовал для этого все возможности, – озвучил он своё педагогическое кредо.

А на вопрос о секретах своего педагогического таланта ответил:

– Чёрт его знает... Наверное, всё дело в фильме...

В сорокаминутный учебный фильм, который снял Александр Ткачев, включены типичные ошибки при работе с пантографами, неисправности в цепи токоприёмников, главного выключателя, зарядного агрегата, вентиляторов и другие поломки электротехнической части локомотива.

Через две минуты переговоров выяснилось, что неисправность в зарядном агрегате. Сгорели два предохранителя ПР-3, ПР-4, и сработал автоматический выключатель электрической цепи «Токоприёмники».

– Поднимай электровоз (заряди пневматические цепи воздухом), отпускай автоматические тормоза и отправляйся.

Личность

Кредо наставника

Неожиданные ситуации помогают выявить таланты



Об этой идее говорят во многих депо, а Ткачев её реализовал. Сценарий его фильма стал результатом многолетней аналитической работы над ошибками машинистов. После просмотра фильма машинист-инструктор устраивает обсуждение, а потом начинаются занятия на тренажёрах. Эффективность такого метода обучения подтверждают результаты работы локомотивных бригад. Его подкрепляют и природные способности наставника. Я наблюдал, как Александр Ткачев говорит с машинистами по двум мобильным телефонам, которые не выключаются у него ни днём ни ночью.

– Васильевич, выручай. Стою на 439-м километре. Сработала защита, – в трубке слышится взволнованный

наставник и ученик уверенно смотрят в будущее

На всё про всё ушло меньше 30 минут. Такой инцидент квалифицируется как «отказ», больше часа – уже «событие», что приводит к сбою в движении и чревато серьёзными взысканиями.

Полигон эксплуатационного депо Карталы – 600 км в сторону Оренбурга, 140 км до станции Тобол (Казахстан), 190 км от станции Магнитогорска до станции Инзер Куйбышевской железной дороги, 260 км до Челябинска и 140 км до Магнитогорска. Машинист-инструктор при отказе электровоза должен быть готов в любое время выехать и вместе с

«Он даже медведя сможет научить устранять электротехнические неполадки», – говорят его ученики

голос машиниста Андрея Прокопова. – Отключились главные выключатели. Опустился токоприёмник.

– Спокойно. Главное – не бросай трубку, не отключай телефон. Где стоишь, что за локомотив (в депо Карталы электровозы шести серий), какой вес поезда, какое давление воздуха в главных резервуарах электровоза? Ты не забыл закрепить от ухода поезд? Что не включается?

Через две минуты переговоров выяснилось, что неисправность в зарядном агрегате. Сгорели два предохранителя ПР-3, ПР-4, и сработал автоматический выключатель электрической цепи «Токоприёмники».

– Поднимай электровоз (заряди пневматические цепи воздухом), отпускай автоматические тормоза и отправляйся.

В семье машиниста-инструктора стало обычным делом, когда жена вечером ложится с мужем спать, а утром просыпается от его телефонного звонка.

– Я в Оренбурге. Вернулся после разбора отказа, – докладывает он Любови Михайловне.

АЛЕКСЕЙ КАЗАКОВ, спец. корр. «Гудка»
Челябинск – Карталы
ФОТО АВТОРА

Имя в истории

Два Героя – оба Луники

Давно уже нет их с нами, но память о них живёт



Удивительно, но факт: в историю страны вписаны имена двух Луниких. Известны их одноклассники – Александром Ткачевым (справа), Героем Советского Союза, в годы Великой Отечественной войны командиром подводной лодки. Об одном мы уже рассказали читателям в № 61, расскажем и о втором.

Легендой стала история, как наша подводная лодка атаковала немецкий линкор «Тирпиц». 27 июня 1942 года К-21 вышла для прикрытия группы судов

союзного конвоя PQ-17 из 36 транспортов, который шёл в направлении Мурманска и Архангельска. Через несколько дней капитан 2-го ранга Николай Лунин получил телеграмму от командующего Северным флотом: на перехват конвоя движется фашистская эскадра во главе с кораблями «Тирпиц» и «Адмирал Шеер». Приказ был: «Найти, атаковать и уничтожить!»

Заметив мачты линейных кораблей и кружившие над ними немецкие самолёты, командир подводки принял дерзкое решение: поднырнув под миноносцы, атаковать гордость немецкого флота. И дерзость удалась! Позже английская разведка донесла: торпедный зал причинил «Тирпицу» серьёзные повреждения. Более того, перехватив одну из радиограмм Лунина в штаб Северного флота, немцы

предпочли больше не рисковать. И это спасло остатки почти разгромленного фашист

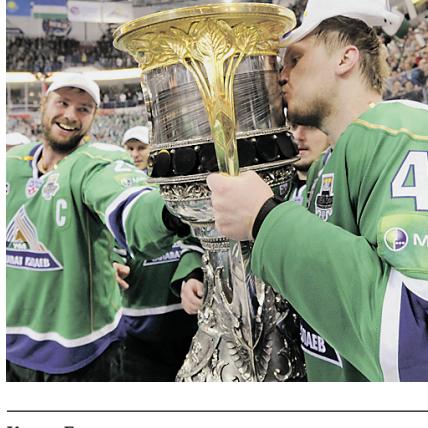
Новости спорта

«Гагарин» прилетел в Уфу

«Салават Юлаев» стал лучшей хоккейной командой России. В пятом матче финальной серии Кубка Гагарина уфимцы обыграли «Атлант» – 3:2.

Пятый матч серии выдался на загляденье, особенно его третий период. Поначалу игра шла осторожная, что вполне объяснимо: «Салават» рисковать не было смысла, до общей победы ему оставался лишь один шаг, и, действуя осторожно, он ждал ошибок «Атланта». Гости тоже действовали с оглядкой на свои ворота, ибо даже единственная ошибка могла привести к завершению серии не в их пользу. Зато вторая половина третьего периода превратилась в настоящий триллер. Забросив в течение пары минут две шайбы, «Салават Юлаев», казалось, гарантировал себе победу. Но «Атлант» за несколько минут до завершения третьего периода одну шайбу отыграл и в оставшееся время устроил настоящий штурм ворот «Салавата», ставший украшением, пожалуй, всей финальной серии. И всё же хозяева победный счёт удержали и, выиграв в серии встреч 4:1, впервые стали обладателями Кубка Гагарина.

Победа клуба из Уфы, надо признать, стала закономерной и заслуженной. Сделав выводы из прошлогодней неудачи, наставники команды Вячеслав Быков и Игорь Захаркин, также взглаживающие и сборную России, сумели к решающим матчам под-



Кубок Гагарина впервые в руках уфимцев

вести команду в оптимальной форме. Да, можно кивать на то, что в одном из матчей «Салават» добился победы благодаря ошибке арбитров (а судьи и сами признали свои ошибки). Но уфимцы и по игре, и по составу были сильнее. И даже если допустить, что «Атлант» выиграл бы ту встречу, где судьи помогли клубу из Уфы, то вряд ли это поменяло бы что-то кардинально. «Салават Юлаев» по всем параметрам был лучше, поэтому всё равно стал бы чемпионом. Прячём абсолютно заслуженно.

Почти одни нули

Начало пятого тура чемпионата России по футболу в премьер-лиге результативностью не порадовало. Второй кряду матч московское «Динамо» не пропускает голов. Но если в предыдущем туре динамовцы смогли добиться победы, забив один мяч в ворота «Кубани», то на этот раз не удалось отличиться ни им, ни их сопернику – грозненскому «Тереку». С таким же счётом – 0:0 – завершилось и противостояние «Крыльев Советов» с «Краснодаром». Немалую роль в отсутствии голов сыграло поле самарского стадиона, по-прежнему напоминающее огород. Другой краснодарский клуб – «Кубань» – сыграл гораздо результативнее, забив два безответных мяча в ворота «Ростова». Московский «Локомотив» наконец-то вернулся на родной черкизовский стадион и праздновал вторую в сезоне победу. Соперник команды Юрия Красножана – нижегородская «Волга» – долгое время удар держала, а её голкипер творил настоящие чудеса. Но на 81-й минуте вышедший на замену 20-летний полузащитник «Локо» Магомед Оздоев нанёс удар, справившись с которым было невозможно, – 1:0.

Полуфинальные поражения

Два первых полуфинальных матчах чемпионата мужской волейбольной суперлиги «Локомотив-Белгород» на выезде проиграл московскому «Динамо». В первой встрече хозяева владели ощущением преимуществом и не позволили железнодорожникам выиграть хотя бы одну партию. Зато вторая игра получилась куда более захватывающей. Взяла первую партию, «Локо» во второй снизила обороты и уступила с разницей в девять очков. Однако затем подопечные Геннадия Шипулина сумели собраться и вновь вышли вперед – 2:1. Но в итоге оказалась нехватка опыта молодых игроков, которые составляют основу «Белгорода». Хозяева выиграли две партии подряд, что принесло им победу в матче. Следующая игра пройдёт завтра в Белгороде, и проигрывать «Локомотиву» никак нельзя. Что касается другой полуфинальной пары, то «Зенит» со счётом 2:0 ведёт в серии с краснодарским «Динамо».

Подготовил Роман Вишнёв

ЮБИЛЕЙ

Жил бы в Сочи

Виталий Игнатенко к любым мемуарам относится отрицательно

МОЖНО НЕ СОМНЕВАТЬСЯ, ЧТО ЗАВТРА, В ДЕНЬ 70-ЛЕТИЯ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ИТАР-ТАСС Виталия Игнатенко, в почте юбиляра окажется множество поздравлений с малой родиной. Почётный гражданин города Сочи, он всегда гордился местом своего рождения. Его отец, командир истребительного батальона, защищал этот город во время войны.

И, конечно же, его поздравят коллеги, товарищи по журналистскому цеху, в котором он служил почти полвека. Можно было бы сказать – «ветеран», но это слово как-то не вяжется с его образом.

Вот стройный, подтянутый, как всегда модно одетый, Виталий Никитич Игнатенко поднимается на трибуну конгресса Всемирной ассоциации русской прессы (он является одним из двух его президентов). А вот он в Большом зале Московской консерватории. Его часто можно встретить на театральной премьере, увидеть на трибуне теннисного турнира. Этому спорту он предан с юности и сейчас старается найти время, чтобы самому поиграть или наслаждаться теннисом со стороны.

Только разве есть свободное время у гендиректора? У человека, взглаживающего одно из четырёх крупнейших телеграфных агентств мира? Под его началом почти две тысячи человек. Причём не только журналисты, две трети сотрудников – техари, те, кто обеспечивает бесперебойную, 24-часовую работу конвейера по выпуску информации.

Новости – каждую минуту, новости – изо дня в день, без перерыва и выходных – в таком ритме Виталий Игнатенко живёт уже много лет. Вот уж действительно его профессия – новости. Значит, надо заботиться о качественном продукте, стремиться быть первым на рынке новостей, внедрять в работу агентства хай-тековые технологии. Не зря наше время называют информационным. Формула века нынешнего – «тот, кто владеет информацией, правит миром» – только на первый взгляд кажется слишком смелой. Ведь с информацией связаны такие глобальные достижения, как Интернет или мобильная связь.

В здании на Тверском бульваре он появился в 1975-м, сразу же в кресле за-



Говорят, что его продвижение по служебной лестнице способствовали старые связи. Да, он работал с Михаилом Горбачёвым в качестве его помощника, руководил пресс-службой первого советского президента. Он был хорошо знаком и с «архитектором перестройки» Александром Яковлевым, и с Виктором Черномырдиным, в правительство которого входил.

Однако не будем забывать, что, находясь в высших эшелонах власти, отвечая за вопросы, связанные с прессой, он сам родом из этой прессы, которую знает не понаслышке, а изнутри.

Его журналистское «крещение» состоялось в «Комсомольской правде», куда он попал в 1963 году ещё студентом журфака МГУ и где учился мастерству, набирался опыта. Был корреспондентом, редактором отдела, первым замом главного. Много писал, объездил полстраны и полмира.

Из «Комсомольской правды» Игнатенко перебрался в ТАСС. Его первое присоединение в штаб-квартиру агентства на Тверском бульваре ознаменовалось, прямо скажем, целиком рядом незаурядных событий. Вместе с тассовским шефом Леонидом Замятином он написал сценарий документального фильма «Повесть о коммунисте» (1976), посвящённого Брежневу. Этот киноопыт не мог пройти незамеченным, полагают биографы Игнатенко: в 1978 году он (опять вместе с шефом) был удостоен Ленинской премии и вскоре вслед за Замятином перешёл на работу в ЦК, стал партийной номенклатурой, заместителем заведующего отделом международной информации.

Пост Виталия Игнатенко, конечно, был нешуточным, правда, мало кто знал, чем занимался он в новой роли. Сам об этом предпочитал не рассказывать. И уж тем более не писал – вообще, к любым мемуарам относится отрицательно.

Издатели тем не менее не оставляют надежд, атакуют Виталия Никитича с разных сторон. Одни хотят воспользоваться юбилеем, другие – приближающейся сочинской Олимпиадой. Помнят, как неравнодушен он к городу, где провёл детство, где у него много друзей. Какой ещё нужен повод, какой подход?

Юрий Акимов

Регионы

На службе скандала

БЛОГЕР СОЖАЛЕЕТ, ЧТО НЕ ОТДАЛ ДОЛГ

СВЕРДЛОВСКИЙ БЛОГЕР КИРИЛЛ ФОРМАНЧУК ПОДАЛ В СУД НА ВОЕНКОМАТ ЗА ТО, ЧТО ТОТ НЕ ПРИЗВАЛ ЕГО В АРМИЮ.

В августе ему исполнилось 27 лет. С 2003 года он состоял на воинском учёте и по заключению медкомиссии был годен к службе. От долга он не уклонился, сообщает блогер, однако из-за бездействия комиссариата, который ни повесткой, ни каким-либо извещением не сообщил ему о необходимости прохождения службы, он так и не попал в солдаты.

Кирилл Форманчук известен общественности по многолетнему противостоянию с сотрудниками ГИБДД. Теперь в поле его зрения по-

пали и военные. По мнению истца, Чкаловский районный военкомат нарушил его интересы гражданина, так как блогер не смог выполнить свой долг по защите Родины. В качестве компенсации за моральный ущерб он пожелал 100 тысяч рублей. Суд уже принял его заявление к производству и забрал необходимые документы из военкомата.

Общественность по-разному отнеслась к инициативе. Некоторые блогеры восприняли её восторженно, большинство же посчитало саморекламой, добавив, что ничто не мешало Форманчуку, раз уж он так ждал стать солдатом, прийти в военкомат.

ЕКАТЕРИНА ДАНИЛОВА

История

Черты к портрету

В РАН открыли выставку к 120-летию АКАДЕМИКА СЕРГЕЯ ВАВИЛОВА

ВЫДАЮЩИЙСЯ УЧЁНЫЙ, ОСНОВАТЕЛЬ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ШКОЛЫ ФИЗИЧЕСКОЙ ОПТИКИ И ЛЮМИНЕСЦЕНЦИИ ВОЗГЛАВЛЯЛ АКАДЕМИЮ НАУК НАШЕЙ СТРАНЫ С 1945 ПО 1951 ГОД.

На документальной выставке «Сергей Иванович Вавилов: черты к творческому портрету» представлены два новых издания, подготовленные сотрудниками Института истории естествознания и техники РАН совместно с коллегами из ФИАН. Фотоальбом «Смотрю на войну» основан на материалах из личных дневников учёного, которые он вёл, находясь на фронтах Первой мировой войны, его рисунках и фотографиях.

Книга, раскрывающая художественный талант академика, является документальным свидетельством той эпохи.

В другом альбоме собрано большое количество фотографий, зачастую очень редких, освещавших все этапы жизненного пути Сергея Вавилова. В этом издании можно увидеть снимки периода его учёбы в коммерческом училище, а также в Московском университете. В книге опубликованы также фотографии, сделанные во время зарубежных поездок учёного, в окопах, в лабораториях. Их сопровождают выдержки из дневников учёного разного времени.

НАТАЛИЯ КУРСКАЯ

Криминал

Псевдомарка

НА СТАЦИИ РАБОТАЛ ЦЕХ ПО ОБМАНУ РОСТОВЧАН

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИЦИЯ ЛИКВИДИРОВАЛА НА СТАЦИИ РОСТОВ-ТОВАРНАЯ ПОДПОЛНЫЙ ЦЕХ ПО РАСФАСОВКЕ КОНТРАФАКТНОГО ЦЕМЕНТА.

Как рассказали в Управлении на транспорте МВД по Северо-Кавказскому федеральному округу, оперативниками факт незаконного использования марки подтвердили правообладатели товарного знака ОАО «Новосицемент», под которым «левый» товар предлагался потребителю.

По информации оперативников, изъятый цемент не соответствует госстандартам, а мешки для его упаковки производились в подпольной типографии в Таганроге, которая также теперь попала в поле зрения сотрудников полиции. Как прокомментировал ситуацию начальник оперативно-разыскной части УТ по СКФО Юрий Овчинников, в действиях руководителя подпольного склада усматриваются признаки состава преступления, предусмотренного статьёй 146 Уголовного кодекса «Нарушение авторских и смежных прав».

Александр Васильева

Ответы на кроссворд за 15 апреля

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

- Лаборатория. 9. Сжатие. 10. Тарзан. 11. Ветка. 12. Агент. 14. Тягач. 15. Ермолка. 16. Грамм. 17. Рыжик. 18. Бордяга. 20. Затор. 22. Навар. 24. Сукно. 26. Зяблик. 27. Библия. 28. Авангардист.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

- Картон. 2. Посев. 3. Мазстро. 4. Почта. 5. Ливрея. 7. Дигижарханян. 8. Закаливание. 13. Тембр. 14. Таран. 19. Деканат. 21. Облава.