

Власть

Зарплата на уровне

ВЧЕРА НА ЗАСЕДАНИИ ПРАВИТЕЛЬСТВА ПРЕМЬЕР-МИНИСТР ВЛАДИМИР ПУТИН ПРЕДЛОЖИЛ РЕФОРМИРОВАТЬ СИСТЕМУ СРЕДНЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ И ПОВЫСИТЬ ЗАРАБОТНУЮ ПЛАТУ УЧИТЕЛЕЙ.

Перед отчётым выступлением перед депутатами Госдумы о годовых итогах работы правительства, намеченным на 20 апреля этого года, премьер поручил Минэкономразвития, Минздравсоцразвития и Минфину подготовить материалы, касающиеся развития социальных проектов.

Лидер фракции «Единая Россия» Борис Грызлов, приглашённый на заседание, предложил обсудить вопросы школьного образования, в частности повышения зарплаты учителей. Владимир Путин в ответ отметил, что отчасти решить этот вопрос можно, если перераспределить финансирование. «Порядка 620 млрд руб. в год из региональных бюджетов тратится на школьное образование, из них 560 млрд – на зарплату, 60 млрд – на ремонт и оборудование. Если эти 60 млрд руб. выделять из федерального бюджета, то такую же сумму регионы должны будут добавить», – сказал он.

По словам премьера, зарплаты учителей должны быть равны средней зарплате в регионе.

Ольга Соломонова

Наказание

Чистка рядов

Южнокорейская газета «Чосон Ильбо» сообщила о расстреле в прошлом году в КНДР двух бывших министров – Ким Ен Сама и Мун Иль Бона.

Первый в 1998–2008 годах был министром железнодорожного сообщения, второй в 2000–2008 годах возглавлял министерство финансов. Ким Ен Сам был расстрелян за взрывы на железнодорожной станции, через которую в 2004 году возвращался из Китая Ким Чен Ир, а Мун Иль Бон – за неудачное проведение денежной реформы, к которой он прямого отношения не имел.

По сообщениям «Чосон Ильбо», за 2010 год было расстреляно около 20 чиновников, занимавших высокие посты в военно-промышленном комплексе, которых официально подозревали в присвоении доходов от продажи оружия.

Заместитель директора Центра политических технологий Алексей Макаркин считает, что бывших министров «убрали» по двум причинам: это результат войны кланов, которые стоят за каждым из сыновей Ким Чен Ира, а кроме того, неудачи в политике иногда необходимо «оплачивать» неугодными чиновниками.

Константин Филатов

Лента новостей

Добро пожаловать в профсоюз

ОАО «Вторая грузовая компания» вступило в Российский профессиональный союз железнодорожников и транспортных строителей. Решение было принято на учредительном собрании ВГК. Там же выбрали председателя профсоюзного комитета, контрольно-ревизионной комиссии первичной профсоюзной организации. За прошедшие с момента создания ВГК полгода в компании пришли работать около трёхсот человек различных специальностей. К моменту завершения формирования кадровой структуры в ней будут работать более 3 тыс. человек.

Информацию предоставят

На всех станциях участка Санкт-Петербург – Балтийская Октябрьской магистрали в нынешнем году установят информационное оборудование. Сами станции оформят в едином стиле. На эти цели выделено 60 млн руб. Работы на участке начаты в прошлом году. На станциях и остановочных пунктах от Удельной до Кирилловского установили электронные платформенные указатели с цифровыми часами, информационные модули с называнием остановочного пункта и номером платформы, а также с расписанием движения поездов. Станции оснастили системой акустического оповещения «Автодиктор».

Эксперимент с абонементом

С 1 апреля ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания» (ЦППК) снизило тарифы на месячные абонементные билеты для пассажиров, следящих на расстояние 54 км и далее, на горьковском направлении МЖД. Теперь их стоимость фиксированная – 3500 руб.

Напомним, аналогичный эксперимент был запущен на ярославском направлении. «Продажи месячных абонементов на дальние расстояния начались на ярославском направлении 15 февраля и показывают хорошие результаты. На 23 марта было продано 1090 билетов – почти в четыре раза больше, чем за аналогичный период прошлого года», – отметил генеральный директор ЦППК Александр Кузьмин.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Безопасность

Удержать плеть

БУДУЩИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ НА ПРАКТИКЕ ИЗУЧАТ ВЫБРОС ПУТИ



На полигоне Самарского государственного университета путей сообщения приступили к оснащению учебно-лабораторного стенда бесстыкового пути.

По словам проректора СамГУПСа по учебной работе и производственному обучению, завкафедрой «Путь и строительство железных дорог» Владимира Покакицкого, на полигоне уже определён участок 100 м, на котором уложат плеть бесстыкового пути, а также устанавливают необходимое оборудование.

Для создания продольных сил в рельсовых пластинах будут использоваться гидравлические натяжители УНГ-120.

– На занятиях мы сможем воспроизводить натуральный выброс на участке бесстыкового пути, когда решётка деформируется под воздействием внешних факторов. В рельсовых пластинах бесстыкового пути при изменении температуры рельса на один градус возникает дополнительная продольная сила в две тонны. При изменении тем-

пературы рельса относительно температуры закрепления на 30 градусов в пути действует продольная сила в 120 тонн. При неправильном закреплении или обслуживании это может спровоцировать выброс пути – деформацию рельсошпальной решётки, – говорит Владимир Покакицкий.

Среди отраслевых вузов СамГУПС первым приступил к оснащению подобного стенда. – Выброс пути очень опасен. Под действием продольных сил рельс выгибаются в сторону, меняются его геометрия и ширина колеи. Если вовремя не закрыть движение, это может привести к сходу. Поэтому важно показать студентам именно в учебных условиях, как влияют отступления в нормативах по содержанию пути на потерю устойчивости, – рассказал начальник технического отдела Куйбышевской дирекции по ремонту пути Артём Пономарёв.

Кроме того, студенты смогут выполнять практику по вводу

рельсовых плетей в оптимальную температуру закрепления с выполнением всех предварительных измерений и расчётов. Для обеспечения безопасности выполнения работ стенд будет оснащён автоматизированной системой регистрации необходимых параметров с выводом результатов на персональный компьютер, разработанной в университете.

Сейчас на КБЖД в главном пути уложено свыше 5,2 тыс. км, или 72,3% бесстыкового пути.

– Протяжённость бесстыкового пути ежегодно увеличивается, поэтому важно подготовить специалистов для хозяйства пути, знающих и умеющих обслуживать такой путь, чтобы повысить качество и организацию работ по текущему содержанию. Для этого и создаётся учебно-лабораторный стенд на полигоне, – пояснил Владимир Покакицкий.

Дмитрий Попов,

соб. корр. «Гудка»

САМАРА

Перевозки

Проверка для пассажиров

ИНИЦИАТИВЫ РЖД ПО УСИЛЕНИЮ КОНТРОЛЯ НУЖНО ПОДКРЕПЛЯТЬ ЗАКОНАМИ



На Ленинградском вокзале Москвы и Московском вокзале Санкт-Петербурга начали работать зоны досмотра багажа пассажиров высокоскоростных поездов «Сапсан».

Пилотный проект по организации досмотровых процедур запущен Дирекцией железнодорожных вокзалов (ДЖВ) ОАО «РЖД» в рамках Комплексной программы обеспечения безопасности на транспорте.

У выходов на платформу для посадки и высадки пассажиров поездов «Сапсан» установлены павильоны с аппаратурой радиационного контроля и функцией видеонаблюдения, стационарными многозонными металлообнаружителями, портативными обнаружителями паров взрывчатых веществ, рентгенотелевизионные установки, сканирующие установки конвейерного типа для

пассажирам «Сапсан» рекомендуют приходить на вокзал заранее

досмотра багажа. Также пассажиры будут досматриваться с помощью ручных металлоискателей.

На этапе пилотного проекта бесконтактный досмотр пассажиров будет проводиться выборочно. В связи с этим пассажиры просят приходить на вокзалы заблаговременно.

– Нам подготавлены предложения в сфере обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте, которые необходимо законодательно закрепить. В частности, ОАО «РЖД» предлагает разработать регламент взаимодействия по организации досмотровых процедур между дирекцией и соответствующим структурным подразделением МВД, пояснил начальник ДЖВ Сергей Абрамов.

Елена Мирошникова

Логистика

Транссиб снова в моде

ЗАПАДНЫЕ КОМПАНИИ ВОЗВРАЩАЮТСЯ НА МАГИСТРАЛЬ

Одна из ведущих мировых логистических компаний Weiss Röhligh запускает новый транссибирский контейнерный сервис, который соединит Китай и страны Юго-Восточной Азии с Россией и СНГ.

Компания предложила своим клиентам услуги по перевозке грузов в Россию и Центральную Азию по Транссибирской магистрали вместо транспортировки по морю до Северной Европы, а затем по европейской железнодорожной сети.

Главные станции сервиса расположены рядом с российскими портами Владивосток и Восточный. Всего же обслуживание Weiss Röhligh охватывает 2 тыс. железнодорожных станций в России и странах СНГ.

Предполагается, что грузы с Дальнего Востока будут идти по железной дороге до Москвы, а далее перемещаться в регионы России, страны СНГ и Центральную Азию.

Транзитное время из портов Владивосток и Восточный в российскую столицу составит от 9 до 10 дней плюс один или два дня для оформления груза в порту.

Менеджер по логистике компании Франко Равазоло отмечает, что открытие сервиса

связано с увеличением потребности поставок из Китая.

По словам аналитика инвестиционного холдинга «ФИНАМ» Анатолия Вакуленко, «сейчас экономические и политические условия для реанимации этого проекта складываются весьма успешно. Однако для полноценной работы данного маршрута необходимо найти не только грузы, которые пойдут по этой дороге на запад, но и полноценно загрузить поставками именно контейнерного формата восточного направления – это обеспечит действительно высокую рентабельность».

Ведущий эксперт «Инжиниринговой компании» 2К Сергея Воскресенского, в свою очередь, уверен, что с загрузкой проблем не будет.

Так, например, одним из перспективных направлений развития сотрудничества является обеспечение перевозок контейнерных грузов из северо-восточных провинций Китая, не имеющих прямого выхода к морю, через российские порты Дальнего Востока с последующей доставкой на юг Китая, в Японию, Южную Корею.

Weiss Röhligh не просто предлагае перевозить грузы, компания создаёт новый продукт. «Потребность в такой услуге есть, – считает гендиректор компании «ФинЭкспертиза Консалтинг» Дмитрий Шустеряк. – Для клиента важны три основных момента: дешевизна, быстрая, надёжность. Все заботы по перевозке, оформлению таможенных документов, согласованию прочих бумаг берёт на себя компания-оператор. Технически всё это вполне реализуемо. Правда, есть в этой истории один досадный минус. Weiss Röhligh делает то, что вполне по силам было бы организовать и нам. Теперь же вся прибыль уйдёт европейцам».

Галия Шакирова

Справка «Гудка»

Weiss Röhligh – совместное предприятие Gebrüder Weiss Group (Австрия) и Röhligh Group (Германия), предоставляющие логистические услуги по всему миру. Основной бизнес компании – межконтинентальный авиафрахт, морские грузовые перевозки, перевозки наземным транспортом.

РЕШЕНИЕ

Выгодный раздел

«ЧАСТНОЕ» ОБСЛУЖИВАНИЕ ВЫГОДНО ОБЕИМ СТОРОНАМ

Новый цех текущего отцепочного ремонта вагонов на станции Грузовая снизил нагрузку на эксплуатационные вагонные депо Дальневосточной железной дороги.

За первый квартал через трубопровод «Восточная Сибирь – Тихий океан» экспортано более 3,6 млн тонн нефти. По сравнению с аналогичным периодом 2010 года этот показатель выше на 10%.

Нефть в рамках первой очереди проекта ВСТО поступает по железной дороге со Сковородино на станцию Хмыловский близ Находки. Оттуда подвижной состав подаётся на пути необщего пользования – станцию Грузовая, которую эксплуатирует компания «Востокнефтетранс» – дочернее предприятие ОАО «АК «Транснефть».

Слив цистерн ведётся на двух эстакадах, которые рассчитаны на одновременный приём 144 вагонов. От эстакад нефть поступает в резервуары, а затем направляется по 23-километровому трубопроводу к терминалу в бухте Козьмино.

В марте из порта ушло 13 танкеров с 1,3 млн тонн нефти. В январе и феврале отгрузка была несколько меньше.

– Сказывалась штормовая погода, из-за сильного ветра слив на эстакадах приостанавливался. Хотя, как только он стихал, выгрузка на Грузовую тут же возобновлялась, – рассказывает заместитель начальника станции Хмыловский Татьяна Малкова.

По её словам, сегодня стык работает ритмично: в среднем за 12-часовую смену с Хмыловского на Грузовую отправляется десять поездов. Каждый состав весом более 6 тыс. тонн.

На эксплуатационной работе Находкинского узла положительно сказывается недавнее открытие «Транснефти» на станции Грузовая цеха текущего отцепочного ремонта вагонов. Ежесуточно здесь можно ремонтировать 30 единиц подвижного состава.

Как уточнили в службе вагонного хозяйства ДВЖД, организация такого цеха – одно из технических при создании в 2009 году станции Грузовая. Правда, сначала планировалось, что объект будет строиться за счёт ОАО «РЖД» и обслуживаться вагонниками ДВЖД. Но в итоге все затраты взяла на себя «Транснефть», а предприятие передано в управление «Востокнефтетрансу».

В этом есть своя логика. С запуском цеха «Транснефть» сокращает свои расходы на текущий отцепочный ремонт, который производился силами ЗабЖД и ДВЖД. Но плюсы видят и в управлении ДВЖД, так как это снизит нагрузку на эксплуатационные вагонные депо дороги.

– За счёт того, что «больные» вагоны с Грузовой приходилось забирать на станцию Находка для ремонта, увеличивалось время нахождения вагона в текущем отцепочном ремонте. Сейчас оно сократится, – пояснил заместитель начальника службы вагонного хозяйства ДВЖД Сергей Татурович.

Игнат Выгин

Сезон

К летнему ускорению

На путевые работы выйдут новые ремонтные комплексы

Современные рельсосварочные, щебнеочистительные, коветоочистительные машины помогут ОЖД выполнить план летнего ремонта и увеличить среднюю скорость движения поездов.

На ОЖД сформировали восемь комплексов высокопроизводительных машин. Они необходимы магистралям с интенсивным движением поездов и большим объёмом ремонта. В этом году на ОЖД планируется капитально отремонтировать 670 км пути. Это на 25 км меньше, чем в 2010-м. Однако надо прибавить недоделки прошлого года (15 км укладки пути и 23 км очистки щебня), а также объёмы филиала Дирекции по комплексной реконструкции и строительству объектов железнодорожного транспорта (27 км укладки пути, 2 км очистки щебня). В результате общие объёмы оказываются больше прошлогодних.

По данным замначальника дороги – начальника Октябрьской дирекции инфраструктуры Николая Суслова, одна из проблем для увеличения суммарной пропускной способности отремонтированных за сезон путей – низкий показатель использования ремонтных «окон». В 2010 году было запланировано 24,9 тыс., а использовано всего 20,4 тыс. «окон» (82%). Отмены чаще всего возникают из-за интенсивности движения поездов, поэтому путейникам нужно повысить производительность труда.

Кроме того, в 2011 году поставлена задача увеличения средней скорости движения составов: пассажирских – до 96 км/ч (против 89 км/ч в 2010-м) и грузовых – до 70 км/ч (против 66 км/ч). Причём на главном ходу скоростного движения в ближайшей пер-

ем у ЦОМ-1200. Не говоря уже о том, что немецкая техника надёжнее. А любая поломка в путевом сезон может обернуться срывом ремонтной кампании. Для работы RM-2002 ночью не нужно ставить дополнительные светильники: здесь до мелочей продумано, куда и с какой интенсивностью направлять свет. Машине не требуется тяга, что важно летом, когда локомотивов не хватает.

А вот комплексы для укладки стрелочных переводов PEM/LEM позволяют работать без снятия напряжения в контактной сети. Это становится огромным преимуществом на электрифицированных участках, когда по соседним путям следует большое количество поездов. Также среди новых поступлений – коветоочистительные машины СЗП-750 и МКТ-500, машина для замены шпал «Жеймар» МРТ-2SR.

Как сказал начальник службы пути ОЖД Валерий Азаренков, щебнеочистительная машина RM-2002 глубже и качественнее освобождает материал от наносного слоя, который не позволяет пропускать через основу полотна влагу. У неё производительность в два с лишним раза выше, чем у СЧ-600, и, как показала практика, на 30%,

чем у ЦОМ-1200. Не говоря уже о том, что немецкая техника надёжнее. А любая поломка в путевом сезон может обернуться срывом ремонтной кампании. Для работы RM-2002 ночью не нужно ставить дополнительные светильники: здесь до мелочей продумано, куда и с какой интенсивностью направлять свет. Машине не требуется тяга, что важно летом, когда локомотивов не хватает.

А вот комплексы для укладки стрелочных переводов PEM/LEM позволяют работать без снятия напряжения в контактной сети. Это становится огромным преимуществом на электрифицированных участках, когда по соседним путям следует большое количество поездов. Также среди новых поступлений – коветоочистительные машины СЗП-750 и МКТ-500, машина для замены шпал «Жеймар» МРТ-2SR.

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

На встрече с комиссаром ЕС по транспорту Симоном Калласом в Брюсселе премьер-министр Молдавии Владимир Филат попросил финансовой поддержки при строительстве железнодорожной линии с европейской колеёй на участке Кишинёв – Унгены и её электрификации.

Первый заместитель генерального директора по движению и коммерции ПГ «Железная дорога Молдавии» Валерий Константинов заявил, что пока никаких официальных бумаг по проекту строительства железнодорожной линии и электрификации дорог ЖДМ не получало.

Тем не менее заместитель министра транспорта и инфраструктуры дорог Валерий Чубук отметил, что идея не заброшена: «Проектом это сложно назвать, скорее планы на будущее. Реконструкция и электрификация участка Унгены – Кишинёв прежде всего требуют тщательного анализа и расчётов. В дальнейшем можно будет рассматривать вопрос о строительстве ветки с колеёй 1435 мм, так называемого мого девятого путьевропейского коридора. Маршрут будет таким: Унгены (граница с Румынией) – Кишинёв – Кучурган. Благодаря этому мы получим выход на Украину и Россию».

Одного стандарта колеи Молдавии стало мало

По его словам, у Европы простились финансирования, так как строительство ветки обойдётся примерно в \$500–800 млн.

«В данный момент мы занимаемся расчётом, ведь любой проект требует окупаемости. Основная наша задача на сегодняшний день – открыть железнодорожное движение по территории Приднестровья», – отметил он.

Директор Центра политического и экономического анализа Александр Кава считает, что ни ЖДМ, ни государство не в состоянии профинансировать данные проекты.

«Сейчас ЖДМ по уровню технического состояния одна из са-

мых отставших среди стран бывшего СССР. Если предприятие ставит перед собой цель ускорить сообщение пассажирских поездов между Кишинёвом и Румынией, то самый оптимальный вариант – использование вагонов с раздвинутыми колёсными парами. Это позволит сократить время стоянки. На Украине, например, проект строительства железнодорожной линии от Львова до станции Мостыска-2 не был реализован по экономическим причинам. Имеющиеся же на Украине проникновения европейской колеи используются не особенно активно», – рассказывает эксперт.

Татьяна ЕРЁМИНА

Ситуация

Заявку сдвинули

За инвентарным вагоном грузоотправитель обратился в ФАС



ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Чартер прибудет на станцию

Чартерные поезда во время курортного сезона будутходить из Москвы в приморские города Крыма – Евпаторию и Феодосию. Об этом сообщил первый заместитель министра курортов и туризма Крыма Александр Ливе. По словам чиновника, стоимость проезда в таких поездах будет немного ниже, чем в обычном. Путь из Москвы в курортные города, который обычно занимает около суток, будет на семь часов короче. «Билеты на эти поезда продаются не будут, пассажиров будут «комплектовать» туристические компании. Комфортабельность и уровень сервиса будут выше, чем на рейсовых поездах», – сказал он.

Железный завод

Новый терминал в Советской Гавани принял первый груз с Дальневосточной железной дороги. В адрес ООО «Терминал Соглавань» (находится в оперативном управлении ОАО «Амурская пароходство»), расположенного в бухте Эгге, пришло 3 тыс. тонн энергетического угля. После открытия навигации груз будет доставлен в порт Охотск судами. Топливо отгружается в рамках программы северного завода в Хабаровском крае. Ранее терминал принимал грузы, главным образом щебень, доставляемые автомобильным транспортом. Для поступления вагонов были отремонтированы подъездные пути от станции Советская Гавань-Город до порта. Как сообщили в «Амурском пароходстве», в перспективе ООО «Терминал Соглавань» планирует расширить номенклатуру грузов, нарастить объёмы перевалки, а также начать отправку угля и прочей продукции в адрес зарубежных клиентов. Проект развития предприятия предусматривает выход на ежегодный объём грузопереработки в 500 тыс. тонн с возможностью увеличения до 800 тыс. тонн.

В плюсе к прошлому году

ООО «Независимая транспортная компания» в январе – марте 2011 года увеличило грузоперевозки в 1,5 раза по сравнению с аналогичным показателем 2010-го, до 17,3 млн тонн. Более 80% грузов перевезено подвижным составом компании.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

вагоны парка РЖД, и мы могли покрывать заявки клиентов.

Однако 20-го числа собственного парка

ОАО «РЖД» перестало хватать на всех из-за роста перевозок, а приватным подвижным составом не все грузоотправители согласны пользоваться.

– В полуавто Первой грузовой

компании мы тоже грузим, ими-то мы и поль-

зовались в конце марта. Но это невыгодно

– один их полуавто стоит на 17% дороже

и инвентарного. Получается, что каждая

тонна груза становится дороже на 40–60

руб. Клиенты отказываются брать про-

дукцию по более высоким ценам. Пока мы

сегодня подвижной состав грузоотправителям предоставляет рынок

связи с тем, что у предприятия были и другие заявки на март, по которым отгрузка успешно осуществлялась.

– ЗАО «Ольшанский карьер» успешно грузило свой известник до 20 марта. Дело в том, что одной заявкой дело обычно не ограничивается, были у предприятия и другие, по которым погрузка шла, – сообщили «Гудку» в Юго-Восточном ТЦФТО. – На дого

ре в достаточном количестве были полу-

ждём вагонов РЖД, теряя время, клиенты не получают груз в срок, – говорит начальник отдела сбыта ЗАО «Ольшанский карьер» Ольга Семёнова.

Однако железнодорожники приводят свои аргументы о невозможности снабдить всех желающих инвентарными вагонами.

– У нас в марте была норма погрузки не более 114 полуавто РЖД в сутки. Этот самый востребованный вид подвижного со-

става, особенно учитывая рост грузопотока, нарасхват. И мы не можем отдавать предпочтение какому-то одному предприятию

Мы не можем отдавать предпочтение какому-то одному предприятию – приходится распределять

вагоны парка РЖД, и мы могли покрывать заявки клиентов.

Однако 20-го числа собственного парка ОАО «РЖД» перестало хватать на всех из-за роста перевозок, а приватным подвижным составом не все грузоотправители согласны пользоваться.

– В полуавто Первой грузовой

компании мы тоже грузим, ими-то мы и поль-

зовались в конце марта. Но это невыгодно

– один их полуавто стоит на 17% дороже

и инвентарного. Получается, что каждая

тонна груза становится дороже на 40–60

руб. Клиенты отказываются брать про-

дукцию по более высоким ценам. Пока мы

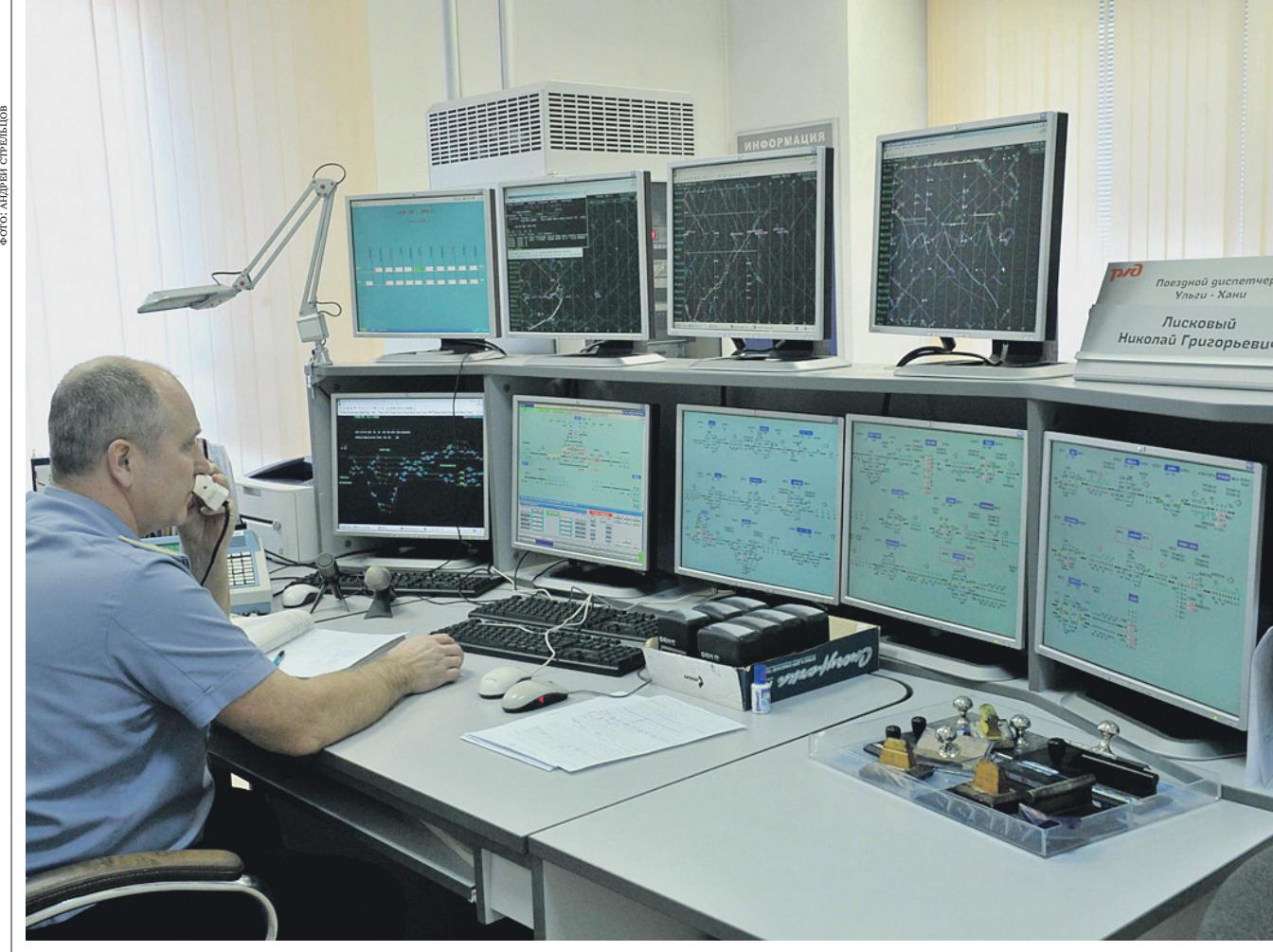
сегодня подвижной состав

заказчиков

Интервью

Регулировка и рынок

КИБЕРСИСТЕМЫ НЕ ИСКЛЮЧАЮТ УЧАСТИЯ ЧЕЛОВЕКА В ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК

Александр
Осьминин,
д.т.н.,
профессор
ПГУПСА

Идея использования информационных технологий для регулировки приватного порожняка не вызывает сомнений, но действующая сегодня в этой сфере автоматизированная система управления порожними вагонами нуждается в совершенствовании.

– Александр Трофимович, как вы оцениваете сам принцип применения автоматизированных систем для управления порожними приватными вагонами и насколько в этом плане, по вашему мнению, удачно выполнена автоматизированная система динамического распределения порожних вагонов?

– Напомню, что проблемы применения кибернетики на железнодорожном транспорте были впервые рассмотрены в МПС ещё в 1959 году. То, что сегодня при решении задачи поиска оптимального распределения приватных порожних вагонов используются информационные технологии, конечно, вполне естественно. Мы занимались этой задачей при перемещении вагонов других государств, решена она и в системе по управлению изотермическим подвижным составом в ОАО «Рефсервис».

По поводу же конкретно АС ДРПВ я уже неоднократно публично высказывался, что в её основе были заложены не вполне корректные общие принципы работы. В настоящее время методы линейного программирования при решении задач такого рода не работают, а именно они предполагаются в АС ДРПВ. Им на смену пришли другие подходы, основанные на создании человеко-машинных систем с использованием методов многоократной оптимизации, предполагающие активное участие человека в принятии решения.

Перевозочный процесс – это сложнейшая система, состоящая из взаимоувязанных фаз. Поэтому автоматизация локального процесса распределения приватных порожних вагонов по какому-либо критерию без одновременных перемен в системе планирования потоков и изменения плана формирования поездов приводит к сбоям в движении. Это аксиома организации больших систем. Кстати, на практике имело место резкое падение маршрутной организации порожних вагонов ОАО «ПГК» (в 2009 году – 73%, к концу 2010 года – 22%), что не могло не ухудшить эксплуатационные показатели РЖД. Другой вопрос – связь с развитием рынка перевозок и его демонополизации. Если такую систему развивать и распространять на вагоны всех собственников, то неясно, кто возьмёт на себя ри-

ски использования вагонов определённых собственников. Ведь рынок предполагает, что не все вагоны будут задействованы. Перевозчику брать на себя такую функцию не с руки. К тому же при эффективной работе АС перевозчика с вагонами аффилированных компаний могут быть договориться владельцы грузов и вагонов. Тогда ОАО «РЖД», как перевозчик реализует в своих планах и гарантированно перевезёт заявленные объёмы. А риски неиспользования вагонов и недополучения прибыли с капитала, вложенного в подвижной состав, перейдут к собственникам и заставят их искать совместно с железнодорожниками новые технологии перевозок. Кроме того,

необходимость использования АСУ для управления приватными парками не вызывает сомнений

и процедуры подачи заявок на перевозку.

Рынок предопределяет, что ещё до фазы подачи заявок в конкурентной среде должны договориться владельцы грузов и вагонов. Тогда ОАО «РЖД», как перевозчик реализует в своих планах и гарантированно перевезёт заявленные объёмы. А риски неиспользования вагонов и недополучения прибыли с капитала, вложенного в подвижной состав, перейдут к собственникам и заставят их искать совместно с железнодорожниками новые технологии перевозок. Кроме того,

– Понятно, что смена собственника ПГК ослабит влияние менеджмента РЖД на её бизнес. Естественно, это коснётся и вопросов информационных технологий. В среде разработчиков АСУ также существует рынок, и, несомненно, здесь будут востребованы те системы, которые наиболее эффективны для бизнеса. Однако есть одно «но». ОАО «РЖД» тоже не может без конца подстраиваться под нужды той

собственника? Придёт ли в эту систему другие операторские компании?

– Понятно, что смена собственника ПГК ослабит влияние менеджмента РЖД на её бизнес. Естественно, это коснётся и вопросов информационных технологий. В среде разработчиков АСУ также существует рынок, и, несомненно, здесь будут востребованы те системы, которые наиболее эффективны для бизнеса. Однако есть одно «но». ОАО «РЖД» тоже не может без конца подстраиваться под нужды той

или иной операторской компании. Нужно строить такие информационные системы, которые всё-таки позволяли бы централизованно управлять процессами перевозок и в то же время не противоречили развитию конкурентного рынка. То есть нужно вести взаимоувязанные разработки информационных технологий в всех фазах перевозочного процесса, следуя принятой модели рынка грузовых перевозок. Считаю, что это вполне возможно и определённые наработки в этом плане у нас имеются.

Беседовал Андрей Гурьев

Модернизация

Изжить изломы

Литые боковые рамы можно заменить на сварные

При строительстве вагонов нужно использовать гибридную лазерно-дуговую сварку, которую уже давно применяют в автомобилестроении, судостроении, трубной промышленности.

Считаю, что данный способ наиболее подходит для производства несущих сварных конструкций железнодорожного подвижного состава. В частности, для изготовления боковых рам тележек грузовых вагонов.

В последнее время на транспорте сложилась тревожная ситуация из-за частых изломов этой детали при эксплуатации. Учёные ВНИИЖТа предлагают заменить литую боковую раму на сварную с обязательным обеспечением её конструкционной прочности и надёжности.

В отрасли есть опыт применения сварных конструкций боковых рам, разработанных в Центральном конструкторском бюро транспортного машиностроения (ЦКБ ТМ) для специализированного подвижного состава. Однако допускаемая осевая нагрузка таких тележек составляет 22 тс, а конструкция у них более сложная, чем у серийных тележек модели 18-100. Поэтому она напрямую не может быть заимствована для грузовых вагонов.



Учёные предлагают производителям вспомнить о сварке металла

Сотрудники ОАО «ВНИИЖТ» совместно с коллегами из тверского ОАО «Центросвар» в течение ряда лет разрабатывали сварную конструкцию боковой рамы. Но исследования в этом направлении были прекращены на стадии усталостных испытаний типовых образцов коробчатого сечения. Затем будет разработана конструкторская документация на боковую раму и скомплектован сварочный комплекс, изготовлены опытные натурные образцы боковых рам и проведён необходимый комплекс испытаний.

В этой работе примут участие также специалисты Российской германского центра лазерных технологий (Санкт-Петербург) и ЦКБ ТМ (Тверь).

Сергей Сапожников, заместитель генерального директора ОАО «ВНИИЖТ»

Прямая речь

Тариф по справедливости

ПРИГОРОДНЫЕ ЗОНЫ ПРЕДЛАГАЮТ УКРУПНИТЬ

С 1 января 2011 года ОАО «РЖД» ушло с рынка пригородных перевозок. Главные игроки на нём – пригородные компании, образованные с участием региональных властей.

Поэтому стало невозможным осуществлять перекрёстное субсидирование убытков от пассажирских перевозок за счёт доходов от грузовых.

Сейчас из бюджетов различного уровня на каждый потраченный железнодорожниками рубль добавляют 1,25 руб. для покрытия издержек от пригородных перевозок. В других странах подобные дотации гораздо выше. В Германии, к примеру, на 1 евро государство доплачивает 6 евро.

В Московском железнодорожном узле, где перевозят около 500 млн пассажиров в год, расходы на пригородные перевозки составляют 30 млрд руб. в год, при этом доходы собирают 22–23 млрд руб.

В Амурской области иная пропорция: на 100 млн руб. доходов приходится 700–800 млн руб. расходов.

То есть за счёт тарифов покрывают лишь 10–15% затрат. Хотя за последние два года в ряде субъектов тарифы утроились, а в целом по стране выросли на 22%.

Для решения проблем пригородного комплекса мы предлагаем сократить число тарифных зон в крупных промышленных центрах, укрупнив их.

В настоящее время в каждой зоне прохождённости до 10 км в Москве стоимость поездки составляет 16,5 руб. Причём большинство пассажиров ездят не дальше 40 км. На более дальнее расстояние они путешествуют в основном бесплатно.



Теперь за пассажира должны бороться пригородные компании

Вместо нынешних 15–20 зон предлагается создать 3–4 крупных с максимальной стоимостью всей поездки до 120 руб. вместо нынешних 300 руб.

Но уже в первой зоне тариф может достигнуть 30–40 руб. Данное предложение железнодорожники хотят вынести на общественное обсуждение.

На наш взгляд, порядок установления тарифов должен быть максимально прозрачным. В связи с этим пригородные компании с этого года предоставляют свою отчётность властям всех уровней.

Максим Шнейдер, начальник Центра по корпоративному управлению пригородным комплексом ОАО «РЖД»

Вопрос дня

Насколько действующий сегодня регламент переговоров между машинистом и помощником в пути следования поезда отвечает современным требованиям?

Павел Сарик, машинист-инструктор эксплуатационного локомотивного депо Смолянино-ВДЖД:

– Предыдущий регламент учтывал не все моменты. Но и последний оставался сетевым документом, хотя у каждой магистрали есть свои особенности, нюансы. Поэтому нашим депо были предложены дополнения к нему. Это касается переговоров в маневровом передвижении и поездной работе, выполнения регламента «Минута готовности». Все дополнения оформлены приказом. Эти корректировки – результат анализа ошибок, совершаемых нашими локомотивными бригадами. Мы их разработали для того, чтобы уйти от таких случаев.

Игорь Шамрин, помощник машиниста КБЖД:

– Бывают короткие по протяжённости участки на магистрали, а информации на них нужно проговорить много. Поэтому сейчас исключены излишние сообщения, связанные, к примеру, с дублированием показаний светофоров дежурным по станции. Также проще работать, если ограничены скорости на маршруте немного. Но если они есть, то приходится все их проговаривать.

Олег Чернов, помощник машиниста электропоезда моторвагонного депо Безымянка КБЖД:

– Новый регламент переговоров между машинистом и помощником в пригород-



В кабине локомотива есть свои правила и для переговоров

ном движении появился в прошлом году. Раньше тоже существовал регламент переговоров, но «Минута готовности» перед отправлением проводилась лишь на начальной станции и при смене сигнала светофора на разрешающий – с красного на зелёный. Теперь «Минута готовности» проговаривается после каждой остановки поезда. В эту минуту помощник проверяет показатели приборов, уточняет маршрут по листу предупреждений, проговаривает – складывает всё это машинисту и контролирует его действия после каждого остановочного пункта. Ужесточение регламента актуально и вполне отвечает требованиям времени.

Алексей Шапкарин, заместитель начальника по эксплуатации эксплуатационного локомотивного депо Новосибирск ЗСЖД:

– На дороге работает 20 лет, и на моём веку сменилось пять документов, регламентирующих порядок переговоров машиниста, в частности и с помощником. В принципе сегодняшний регламент отвечает всем современным требованиям. И это не случайно, ведь всё рациональное и полезное собирали по крупицам на протяжении многих десятилетий. Из шести приложений переговорам машиниста и его помощника посвящено два. Добавлять к ним что-либо, по сути, нет необходимости.

Сергей Наумов, начальник эксплуатационного локомотивного депо Чита ЗАБЖД:

– Хорошо, что из этого регламента много лишнего убрали. Документ стал более конкретным, и многие его пункты меня удовлетворяют. Но, считаю, в регламент переговоров бригады с дежурным по станции нужно добавить ещё пункт. Запретить дежурному при пропуске на «красный» без экстренного случая связываться с машинистом. Не нужно беспокоить бригаду без крайней необходимости.

Алексей Ковалёв, машинист-инструктор локомотивного депо Лихая СЖД:

– Существующий регламент № 684 – переговоров между машинистом и помощником полностью отвечает своим требованиям. Во всяком случае у нас он строго выполняется, и каких-либо жалоб от машинистов не слышно. Переговоры ведутся в режиме диалога, что достаточно удобно.

Мнения, публикуемые на этой странице, могут не совпадать с позицией редакции

БЛАГОДАРНОСТЬ

Присмотрели за кадетами

От имени учащихся, преподавателей и родителей кадетской школы ГОЧС № 70 города Пензы хотим выразить благодарность проводникам третьего вагона фирменного поезда «Сура» № 51/52 Москва – Пенза Елене Корсаковой и Анжеле Малинчевой, а также начальнику поезда Владимиру Афанасьеву.

Надо ли говорить, как непросто бывает проводникам находить общий язык со всеми пассажирами, ведь у каждого из них свой характер, каждому нужно уделить внимание и время. А уж когда едет такая беспокойная команда, как дети, притом не один или два, а целая группа, тут уж действительно нужны особое терпение, такт и умение.

Наши проводники прекрасно справлялись со своими обязанностями, успевали и за порядком в вагоне следить, и особо расшалившихся утихомиривать. Неизменно доброжелательные, чуткие, внимательные, а когда надо, и строгие, хозяюшки вагона сразу же завоевали расположение ребят. Благодаря им мы благополучно и без приключений добрались до места назначения.

Большое вам спасибо!

В.Лялина,
руководитель группы
кадетской школы № 70
Пенза

Бальзам на раны

Беда всегда приходит неожиданно. Не так давно пришлось срочно вывозить сюда из сибирьского болевого мужа. Взяли билет на поезд № 426 Новороссийск – Пермь. Я очень беспокоилась за мужа, переживала, как он вынесет дорогу.

Но только сели в вагон, к нам сразу же пришла начальник поезда Татьяна Пермякова, успокоила помочь. И на протяжении всего пути не раз заходила в купе, приглашала к мужу медицинских работников, сама следила за состоянием больного. Мы постоянно чувствовали её заботу и внимание. Под стать своему начальнику оказались и проводники нашего седьмого вагона Анна Храмцова и Максим Магомедов – милье, добрые, обаятельные люди и прекрасные работники. Они поддерживали чистоту и порядок в вагоне, местах общего пользования, умудряясь при этом и нам с мужем помогать, и других пассажиров не забывать. Вот так потихоньку, с помощью этих чутких, ответственных людей мы добрались до дома. Низкий им поклон и сердечное спасибо, а главное – крепкого здоровья.

С благодарностью,
семья Сабировых
Пермь

ОБРАЩЕНИЕ

Предлагаю свой опыт

Около 30 лет я проработал на «железке» и все годы был связан с пассажирскими перевозками.

Начинал в 80-х слесарем, осмотрщиком, затем выучился на проводника, стал начальником поезда, инструктором поездных бригад. Работал в центральном аппарате МПС, на ряде железных дорог России и СНГ. Последнее время был старшим инструктором резерва проводников, начальником пассажирского отдела, заместителем начальника пассажирской дирекции, исполнял обязанности заместителя начальника дороги по пассажирской инфраструктуре. В общем, понял, что мое родное дело – работа с людьми, пассажирами, поездными бригадами.

Но наступил кризис, а тут, как нарочно, реорганизация предприятия, передача ряда функций в коммерческие структуры. Должность попала под сокращение. И началась чёрная полоса. В течение всего 2009 года куда только ни обращалась, ответ всегда один – приём закрыт, даже в порядке внутреннего перевода. Чтобы не «вылететь» совсем с железнодорожного транспорта, не потерять при этом весь социальный пакет и оставаться в программе НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ», пришлось устроиться на низкооплачиваемую работу в одном из филиалов ОАО «РЖД». Почти весь 2010 год прошёл в поисках работы по специальности, но пока безрезультатно. А так хочется ещё поработать, быть полезным людям!

Знаю, что специалисты моего профиля в области организации обслуживания пассажиров нужны. Слышал откровения руководителей, что необходимы опытные кадры, чтобы учить молодёжь, передавать опыт старших. Но вот конкретно устроиться до сих пор не могу. Для меня не существует ограничений по региону – опыт работы в разных уголках сети дорог огромный. Но конкретного направления до сих пор не подскажут никто. Может быть, ваша газета окажет помощь и содействие? Буду очень признателен.

Александр Михайлов

(Данные автора находятся в редакции)

СИТУАЦИЯ

Дожить до аванса

ВИНОВНЫХ ПРЕДУПРЕДИЛИ О НЕДОПУСТИМОСТИ НАРУШЕНИЯ ТРУДОВЫХ ПРАВ

Реакция на статью «Нас послали в такую даль», опубликованную в «Гудке» 21 декабря 2010 года, была незамедлительной. Кое-кто ещё не прочитал свежий номер «Гудка», а в редакцию уже позвонили из ОАО «РЖД», запросив обращения на нашу «горячую линию» в связи с оплатой командировочных – для анализа и выработки комплекса мер.

Но если в штабе РЖД ситуация, когда человек оказывается в командировке без денег, вызвала озабоченность, то некоторые руководители ниже рангом не видят в этом повода для беспокойства. Об этом говорит тот факт, что ответы на наши письма с дорог начали поступать только в конце января и в феврале нынешнего года.

Напомним: в конце прошлого года участились звонки от локомотивных бригад, находившихся в командировках. Так, 12 декабря прошлого года в редакцию позвонили с Дальнего Востока: «Мы работаем в депо Ружино уже больше месяца и ни разу зарплаты не видели. Живём вообще без денег. И выехать отсюда не можем из-за отсутствия средств...»

А вот что ответили на тревожный звонок с Северной железной дороги: «В депо Ружино было командировано 10 локомотивных бригад (20 человек) из депо Буй. Срок командировки 39 дней – 12 ноября по 20 декабря. При направлении в командировку на лицевые счета каждого в ТрансКредитБанк было переведено аванс 25 тыс. руб. А 15 ноября перечислена заработная плата (от 4 до 40 тыс. руб. в зависимости от выработанного в октябре времени). При расчёте за ноябрь из заработной платы былдержан ранее выплаченный аванс. А для компенсации дополнительных расходов, связанных с проживанием вне места постоянного жительства (суточные) и проездом, 13 декабря работники переведено по 6 тыс. руб. и 14-го – по 19 тыс. руб. каждому. А 15 декабря перечислена заработка плата за ноябрь. Срок выдачи заработной платы по коллективному договору – 16 число следующего месяца. Поэтому на момент обращения в «Гудок» (10 декабря) на счета



станции № 309 была погашена в ноябре 2010 года в полном объёме. В подразделения направлена телеграмма, разъясняющая порядок выплаты командировочных в ОАО «РЖД». Должностные лица Дирекции по эксплуатации и ремонту путевых машин и ПМС-309, ответственные за обеспечение финансирования командировочных расходов, предупреждены о недопустимости повторения впредь подобных случаев.

Мы писали также, что 1 декабря прибрёлся голос с Сахалина: «В командировке в Поронайской дистанции пути мы были 10 дней, питания нет, и нас отправили обратно. Тут со всех организаций набрали народу, но кормят нечем. Командировочные тоже не платят».

Из управления Дальневосточной железной дороги ответили: действительно, «с 25 июля по 30 ноября 2010 года на Поронайской дистанции пути проводились работы и была сформирована объединённая бригада из работников различных подразделений в количестве 25 человек. Командировочные им выплачены по месту основной работы».

Машинисты выходят в рейс с хорошим настроением, если о них в родном депо заботятся

работников ТЧЭ Буй денежные средства ещё не поступили. В основное депо и Дирекцию тяги Северной железной дороги просьба о выплате дополнительного аванса не поступало».

Словом, на дороге считают, что локомотивные бригады не должны были ни в чём нуждаться. Но ведь немалую часть аванса в 25 тыс. руб. «съела» оплата проезда к месту командировки. С Северной до Дальневосточной дороги путь не близкий, а цены на самолёт от Москвы до Хабаровска «кусаются» (от 8,5 до 25 тыс. руб. в зависимости от авиакомпании, выполняющей рейс). А надо было ещё добраться от Буя до ближайшего аэропорта и от Хабаровска до Ружина. Тем, кто получил по 40 тыс. руб. зарплаты за октябрь, не о чём было беспокоиться, а вот как быть тем, у кого на карточке оказалось всего четыре тысячи? Вдобавок из очередной зарплаты у них вычли аванс, выданный на командировочные расходы. И получать оказалось нечего. На что жить? Между тем компенсацию расходов по командировке им перечислили только 13–14 декабря (буквально перед возвращением домой).

Люди звонили насчёт денег в родное депо Буй – безрезультатно. Но звонки к делу не привели. А в официальном ответе сказано, что «просьба о выплате дополнительного аванса не поступало». И по всему выходит, локомотивщики звонили в редакцию от нечего делать. Только в это мало верится.

А вот в Западно-Сибирской дирекции по ремонту тягового

расходов оказалась не выполнена. Задолженность перед Н.П. Сяткиным была погашена 8 декабря 2010 года».

«По факту нарушения прав работника, – сообщил начальник дирекции Владимир Бабенков, – понесли дисциплинарные взыскания в виде замечаний начальник сектора по управлению персоналом и заместитель начальника дирекции по экономике и финансам. Проведена широкая разъяснительная работа с причастными лицами

Живём вообще без денег.

И выехать отсюда не можем из-за отсутствия средств...

Подвижного состава обращение в «Гудок» стало поводом для серьёзного разбора. «Слесарь локомотивного ремонтного депо Белово Николай Сяткин был командирован на курсы повышения квалификации по специализации «Проверка локомотивных скоростемеров» в Новосибирск сроком с 15 по 26 ноября 2010 года. Виду того, что выделенный бюджет на командировочные расходы в депо к тому времени был израсходован и превышен, заявка на финансирование командировоч-

ных расходов оказалась не выполнена. Задолженность перед Н.П. Сяткиным была погашена 8 декабря 2010 года».

Так же конструктивно отреагировали и на Московской железной дороге на звонок путейцев из Брянска (он был зафиксирован 23 сентября): «Мы работаем в ПМС-309. Командировочные не платят уже два месяца. Как нам быть?»

Первый заместитель начальника дороги Дмитрий Шулянский ответил, что по фактам нарушений проведён разбор. «Сумма задолженности по командировкам работникам путевой машинной

из-за недофинансирования регионами пассажирских перевозок в расписании движения электричек появляются «белые пятна»

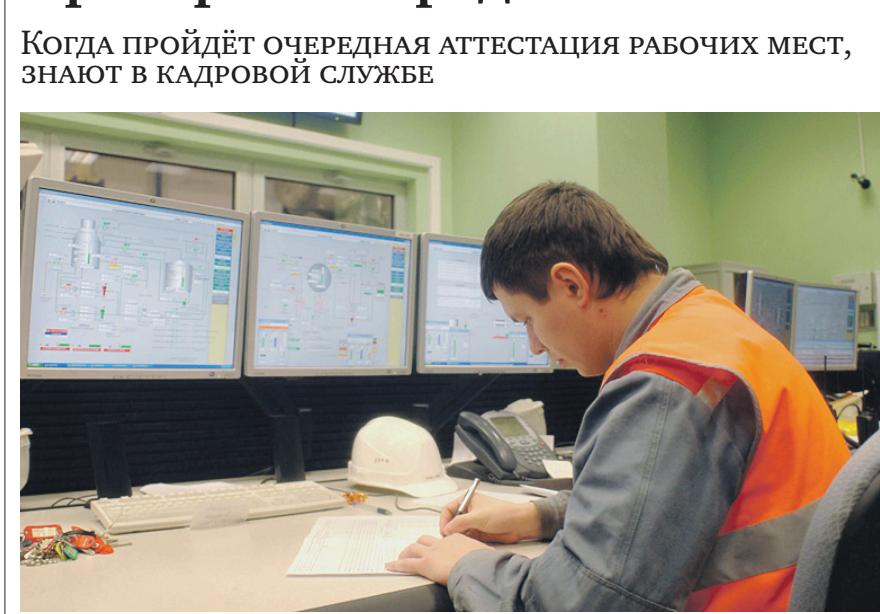
Количество звонков от железнодорожников, оказавшихся в командировке без денег, на сегодняшний день сошло на нет. И это говорит о том, что выступление газеты возымело действие. Но решена ли проблема окончательно, покажет время. Впереди ведь сезон путевых работ, когда без командировок не обойтись.

Татьяна Иванова

НАША КОНСУЛЬТАЦИЯ

Проверка на вредность

Когда пройдёт очередная аттестация рабочих мест, знают в кадровой службе



ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

Обстоятельства сильнее

Объём пригородных перевозок зависит от решений областных и краевых администраций

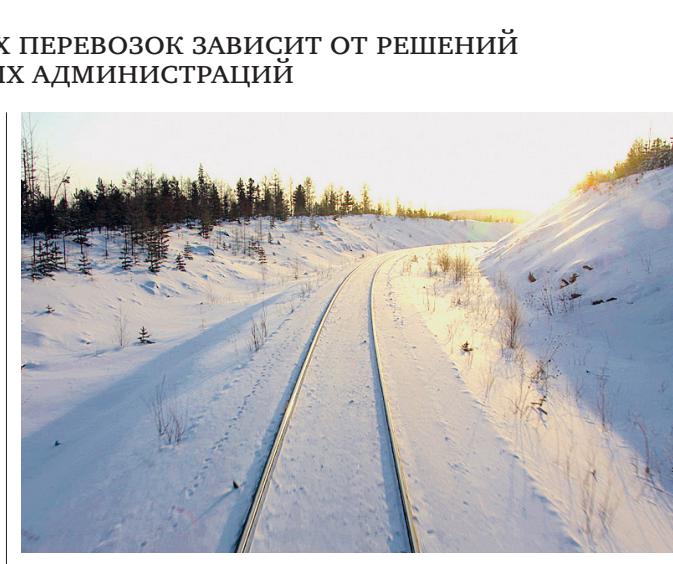
– Я работаю дежурной по станции Белово ЗСЖД, а живу на маленькой станции Бусканская. Раньше на работу добирались электричками, потом эти электрички отменили. И автобусы не ходят, их просто нет. От дома до работы 40 км. Я звонила в «Кузбасс-пригород» по поводу отменённой электрички, мне ответили, что у них такие посёлки есть, где живут ещё хуже, так что вам грех жаловаться. Но разве это довод? И разве нам от этого легче?

Наталья Мельникова

– Уважаемая Наталья Ивановна! Пригородными перевозками на территории Кемеровской области занимается ОАО «Кузбасс-пригород». Заказчиком является областная администрация.

Начиная с 2008 года между компанией и администрацией заключён контракт на оказание услуг по перевозкам пассажиров. Им определены маршруты движения пригородных поездов в границах области. В настоящее время пригородные перевозки области носят убыточный характер. Доходы от перевозки пассажиров покрывают расходы пригородной компании

ОАО «Кузбасс-пригород» не в полном объёме.



Из-за недофинансирования регионами пассажирских перевозок в расписании движения электричек появляются «белые пятна»

соответствующего решения областной администрации. Со станции Бусканская в 19.15 отправляется электропоезд № 6941 Прокопьевск – Белово, прибывающий на конечную станцию в 19.58. Этим электропоездом пользуются пассажиры, работающие в городе Белово в ночную смену.

Вопрос организации автобусного движения на участке Бусканская – Белово также находится в компетенции областной администрации.

Анатолий Ищенко,

заместитель начальника Западно-Сибирской железной дороги

Проверка на вредность

Когда пройдёт очередная аттестация рабочих мест, знают в кадровой службе

– Работаю энергодиспетчером в Самарском структурном подразделении Куйбышевской железной дороги. Хотелось бы узнать, положена ли энергодиспетчерам доплата за вредность?

Александр Чекин

Самара

– Уважаемый Александр! Доплата за вредность работникам ОАО «РЖД», в том числе и энергодиспетчерам, производится по результатам аттестации рабочих мест.

Она проводится не реже одного раза в пять лет на основании приказа руководителя филиала ОАО «РЖД». Такой порядок определён в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 21 сентября 2009 года № 1968р «Об утверждении регламента проведения аттестации рабочих мест по условиям труда в ОАО «РЖД» и распоряжением от 29 декабря 2010 года № 2772р

«Фонит» ли рабочее место, указано в документах по итогам его аттестации

«Об утверждении стандарта ОАО «РЖД» «Система управления охраной труда в ОАО «РЖД». Порядок аттестации рабочих мест по условиям труда».

О дате проведения очередной аттестации рабочих мест по условиям труда, а также о результатах предыдущей рекомендуем вам узнать в кадровой службе своего структурного подразделения. Вышеуказанные распоряжения ОАО «РЖД» можно найти в банке данных автоматизированной системы правовой информации на железнодорожном транспорте (АСПИКТ).

Вячеслав Хананов,

главный инженер департамента

электрификации и электроснабжения

ОАО «РЖД»

Инициатива

Последнее предупреждение

ТОЛЬКО КРУПНЫЕ ШТРАФЫ СПОСОБНЫ ОСТАНОВИТЬ ПРОИЗВОЛ БИЗНЕСА

ШТРАФЫ ЗА НАРУШЕНИЕ НОРМ БЕЗОПАСНОСТИ И ПРАВ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ ПОДНИМУТ В ДЕСЯТЬ РАЗ.

Кемеровские депутаты внесли в Госдуму законопроект о десятикратном увеличении санкций за неисполнение предписаний контролирующих органов. Для юридических лиц штрафы вырастут с 20 до 200 тыс. руб., для должностных лиц – с 2 до 20 тыс. руб.

Нововведение коснётся в первую очередь компаний, нарушающих права потребителей. Под удар попадут магазины, производители различных товаров, сотовые операторы, турфирмы, банки, транспортные и строительные компании, медучреждения. Кроме того, десятикратные штрафы грозят предприятиям, нарушающим требования пожарной, промышленной безопасности, трудовые права и т.д. «В связи с незначительными суммами взысканий, определёнными в КоАП, снижаются эффективность и результативность осуществления мероприятий по контролю и надзору», – заявили «Гудку» в пресс-службе Совета народных депутатов Кемеровской области.

Депутаты отмечают, что множество громких трагедий – пожаров, массовых отравлений – можно было бы предотвратить, если бы бизнес во время исполнял предписания контролирующих органов. Мелкие нарушения вообще возникают на каждом шагу – магазины безнаказанно про-



Число проверок со стороны контролирующих органов сократилось, что может сказаться на безопасности потребителей

дают просроченные продукты и некачественную бытовую технику, сотовые компании и организации ЖКХ «лукавят» с тарифами.

По словам председателя Союза потребителей России Петра Шелица, особенно обидно, когда нарушения буквально выставлены на показ, чиновники

о них прекрасно осведомлены, но либо не могут, либо не хотят ничего сделать. Даже нынешние «смешные» штрафы применяются крайне редко. «Власти взяли курс на защиту предпринимателей от чиновников, чтобы у тех было меньше поводов вымогать взятки, – пояснил «Гудку» Пётр Шелиц.

– Поэтому у контролирующих органов связанные руки: они не могут проводить проверки чаще одного раза в три года. Но кто в таком случае защитит потребителей, которые брошены на произвол судьбы?»

Председатель Московской коллегии адвокатов «Князев и партнёры» Андрей Князев считает, что увеличение штрафов необходимо. «Доходы юридических лиц растут, и санкции за различные нарушения должны быть адекватны нынешней ситуации», – заявил он «Гудку».

По словам Андрея Князева, у бизнеса и госучреждений всегда есть возможность вы-

полнить предписание, не дождаясь наказания. «Пожарная инспекция не сразу будет требовать с предпринимателей штраф в 200 тыс. руб., им дадут время на устранение

Маргарита Верховская

Есть мнение

Евгений Раенко, заместитель начальника Карабусской дистанции пути по кадрам и социальным вопросам:

– Чтобы контролирующие органы имели вес, им нужны рычаги влияния. Мелкие штрафы несопоставимы с прибылью предпринимателя. Из-за этого покупатель может попасть в затруднительную ситуацию. И если в большом городе еще можно обратиться в Общество защиты прав потребителей, то в таком маленьком, как наш Карабулак, решить спор гораздо сложнее. Что касается взяток, то вопрос остаётся открытым, поскольку это категория нравственная. Один бизнесмен предпочитёт заплатить штраф, а другой отделается взяткой. Надо добиться того, чтобы перед законом были все равны.

нарушений, – пояснил адвокат. – Если же организация проигнорирует требование государства, она должна быть наказана». К тому же предприниматель всегда может попросить у контролирующих органов отсрочку, если выполнить все предписания день в день не удаётся. Но сейчас штрафы настолько малы, что бизнесу проще и дешевле вообще не устранять нарушения.

«Выгоднее один раз заплатить 20 тыс. руб., чем тратить деньги на дорогостоящую систему безопасности», – говорит Андрей Князев.

Между тем в Управлении охраны труда, промышленной безопасности и экологического контроля ОАО «РЖД» «Гудку» рассказали, что поправки в КоАП об увеличении штрафов вносятся уже третий раз. Однако они так и не были приняты. Между тем компания в 2011 году планирует потратить около 8 млрд руб. только на обеспечение пожарной безопасности.

Маргарита Верховская

Машина времени

Новости дня

1926 ГОД

Птахина удача

У рабочих второй артели ст. Хорол Южной нет стола, обедают, сидя на полу. Красный уголок той же станции давно нуждается в ремонте.

На все требования месткома и охраны труда ПЧ-1 отвечает одно – нет денег, просто ни копейки нет. И вдруг присыпает ПЧ целых 20 штук прекрасных новеньких скворешников тонкой работы. Откуда же взялись у ПЧ деньги на птички удобства?

7 апреля



ФОТО: ИТАР-ТАСС

1931 ГОД

Страхование пассажиров

Совнарком СССР постановил ввести с 8 апреля 1931 года обязательное страхование пассажиров от несчастных случаев на путях сообщения железнодорожного и водного транспорта, на путях воздушного сообщения, а также автомобильного, совершающего на постоянных линиях госпредприятий за пределами пригородной зоны.

Страховое вознаграждение устанавливается в размере 1000 руб. в случае смерти или 100 процентов утраты трудоспособности пассажиром. При меньшей степени утраты трудоспособности размер страхового вознаграждения устанавливается в соответствии со степенью утраты трудоспособности, что определяется особой инструкцией. Соответствующая инструкция будет разработана в 5-дневный срок.

8 апреля

и выше. Билеты стоимостью ниже 2 руб. страховыми сборами не подлежат.

Страховое вознаграждение устанавливается в размере 1000 руб. в случае смерти или 100 процентов утраты трудоспособности пассажиром. При меньшей степени утраты трудоспособности размер страхового вознаграждения устанавливается в соответствии со степенью утраты трудоспособности, что определяется особой инструкцией. Соответствующая инструкция будет разработана в 5-дневный срок.

8 апреля

Мало того, в редакции «Труда» сообразили и упятали это сообщение на четвёртую страницу, где оно и затерялось между другими заметками – о выпуске брошюры Западно-Сибирским краевым спортивным, о создании нового спортивного общества и т.д.

Очевидно, до сознания работников органа ВЦСПС ещё не дошло огромное значение транспорта великой железнодорожной державы и не дошло колоссальное значение победы железнодорожников для всей страны.

4 апреля

Личные финансы

Налог в один клик

ФНС приглашает граждан в Интернет

ФЕДЕРАЛЬНАЯ НАЛОГОВАЯ СЛУЖБА РОССИИ (ФНС) и Сбербанк договорились запустить систему оплаты налогов через Интернет уже в апреле текущего года.

Предполагается, что теперь отстать от очереди в сберкассе не придётся. Достаточно зайти на сайт Сбербанка в «личный кабинет», ввести номер своей банковской карты и оплатить нужную сумму.

Это试点ный проект, и пока он актуален только для клиентов Сбербанка. Однако если试点ный версия отработает успешно, заплатить налоги в Сети сможет каждый россиянин. По словам руководителя ФНС Михаила Мишустина, для того чтобы ведомство перешло на электронный формат сбора налогов, была создана рабочая группа для обеспечения безопасности данных и их конфиденциальности. При этом усовершенствование форм оплаты налогов на этом не остановится. Г-н Мишустин заметил, что ФНС в будущем намерена ввести сервис по уплате налогов с помощью социальных карт.

Генеральный директор компании «Налоговая помощь» Сергей Шаповалов пояснил, что основной налог физических лиц – НДФЛ – платят работодатель. В связи с этим нововведение коснётся только тех, кому приходится раскошелеваться на транспортный, земельный и имущественный налоги. «Сейчас они оплачиваются по квитанциям, рассылаемым по адресам прописки. Новая система должна избавить людей от очередей в налоговые органы или банк, а соответственно сэкономить их время», – заявил эксперт. – Это удобно, поэтому, скорее всего, большая часть широкой клиентуры Сбербанка воспользуется предложением».

По мнению Сергея Шаповалова, оплата налогов в Сети будет безопасной для налогоплательщиков. «Конфуз может произойти только по вине самих граждан. Человек из-за невнимательности может



ошибиться и зайти на поддельный сайт банка. В этом случае деньги перейдут на счёт мошенников», – отметил эксперт.

Юрист компании «Налоговик» Дмитрий Липатов согласился, что проект ФНС и Сбербанка избавит налогоплательщиков от траты времени на очереди. Исключениями могут стать разбирательства по ошибочным квитанциям, сказал он.

«Переход на электронную систему оплаты совсем не означает, что проблем с ошибками в расчётах по налогу не будет. Их по Интернету не решишь, поэтому всё равно придётся идти к налоговым», – констатировал г-н Липатов.

При этом, по его словам, оценить достоинства новой услуги смогут только граждане, ориентирующиеся

в новых технологиях. «Например, одновременно Сбербанк практиковал выдачу пластиковых карт вместо сберегательных книжек для пенсионеров при зачислении пенсий. Однако пожилым людям всё равно приходилось выстаивать очереди в кассы, так как интерфейс банкомата был сложен для их понимания», – отметил он.

Кроме того, нельзя исключить возникновение проблем технического характера. «Помимо технических сбоев электронной системы могут случиться задержки в обработке информации. Это, в свою очередь, приведёт к тому, что налогоплательщика обвинят в неуплате налога в установленный срок», – заключил он.

Наталья Назарова

Анастасия Жайкбаева, приемо-сдатчик груза и багажа станции ЕКАТЕРИНБУРГ-ТОВАРНЫЙ:

– Мне кажется, оплата налогов через Интернет может значительно упростить жизнь людям, которым приходится обращаться с документами в налоговые органы. Главное, чтобы у этой системы был отлаженный механизм, понятный пользователям. Мой муж, который сейчас учится в вузе, обращается в налоговую службу для того, чтобы получить вычет. Возможно, он будет впоследствии пользоваться интернет-оплатой.



21 апреля 2011 г.

«Лотте Отель Москва»



МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ «ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА РОССИИ – ИННОВАЦИОННЫЙ ПУТЬ РАЗВИТИЯ»

В рамках проекта партии «ЕДИНАЯ РОССИЯ» – «Инфраструктура России»

СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЙ КОНГРЕСС И ВЫСТАВКА В ОБЛАСТИ ПРОДВИЖЕНИЯ ИННОВАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ И УСЛУГ ДЛЯ СОВРЕМЕННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ

В программе

ПЛЕНАРНОЕ ЗАСЕДАНИЕ

«Модернизация транспортной инфраструктуры России: доступность и безопасность».

2-я МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ «Интеллектуальный транспорт 2011»

станет прямым продолжением дискуссий, состоявшихся в рамках Международной конференции «Интеллектуальный транспорт 2010» по разработке федерального закона «Об интеллектуальном транспортном системе в РФ», которая с успехом прошла в Москве в ноябре 2010 года. Специальное внимание на конференции будет уделено вопросу интеллектуальной мобильности для надежной и безопасной перевозки людей и грузов в городских условиях.

КОНФЕРЕНЦИЯ

«Развитие региональной инфраструктуры в преддверии чемпионата мира по футболу 2018 года»

В ходе дискуссии эксперты крупнейших финансовых организаций и юридических компаний рассмотрят следующие вопросы:

- ✓ Модернизация региональной транспортной инфраструктуры.
- ✓ Презентация региональных проектов к ЧМ-2018 (создание объектов транспортной инфраструктуры, включая дорожное строительство, строительство аэропортов, высокоскоростного ж/д транспорта и др.) с использованием инновационных технологий.
- ✓ Роль банков с участием государственного капитала в финансировании инфраструктурных проектов.
- ✓ Создание «Интеллектуального города».

КОНФЕРЕНЦИЯ

«Развитие железнодорожной инфраструктуры»

ВЫСТАВКА

Для экспонирования на выставке приветствуются все направления, используемые в современных транспортных системах.

По вопросам участия и регистрации обращаться в ОРГКОМИТЕТ:

Оксана Корнилова

Тел./факс: (495) 953-65-87; (495) 971-00-91;

info@pibd.ru, okkornilova@rambler.ru

Сайт: <http://www.pibd.ru/tr2011/>

Татьяна Миллер

Тел.: (495) 695-36-62

t.miller@infros.ru



БОРЬБА

Вольная сила

На завершившемся в Дортмунде чемпионате Европы по вольной, греко-римской и женской борьбе наши вольники победили в общекомандном зачёте, завоевав шесть медалей – четыре «золота», одно «серебро» и одну «бронзу».

Титул чемпиона Европы защищали россияне Опан Сат (до 60 кг), Денис Царгуш (до 74 кг) и Анзор Уришев (до 84 кг). Двукратным чемпионом Старого Света стал Джамал Отарсултанов (до 55 кг).

В турнире греко-римлян в супертяжёлой категории до 120 кг «золото» выиграл олимпийский чемпион Афин Хасан Бароев. В финале он одолел по очкам турка Ризу Кайялла. «Схватка выдалась очень тяжёлой. Соперник мне достался физически мощный, взрывной, – рассказал Бароев. – К счастью, всё обошлось. Но победа отняла у меня много сил. Для их восстановления потребуется никак не меньше недели».

В категории до 66 кг титул чемпиона отстоял Амбако Вачадзе, одолевший в финале венгра Тамаша Лоринша. «Эту схватку я выиграл на характере. Даже и не знаю, откуда взялись силы, чтобы пройти решающий приём», – признался позже Вачадзе.

В итоге россияне победили в командном зачёте в греко-римской борьбе, выиграв две золотые, одну серебряную и одну бронзовую медали. Наша женская команда



Олимпийский чемпион Хасан Бароев выиграл второе «золото» чемпионата Европы в своей карьере

манда довольствовалась только тремя бронзовыми наградами, которые завоевали Екатерина Краснова (до 51 кг), Мария Гурова (до 55 кг) и Инна Тражукова. Начиная с 1993 года это первый чемпионат Европы, на котором россиянки остались без «золота».

Владимир Сутиин

БАСКЕТБОЛ

Пятая встреча

«Локомотив-Кубань» снова обыграл московское «Динамо». Железнодорожники одержали очередную победу в чемпионате Профессиональной баскетбольной лиги. На этот раз клуб из Краснодара дома одолел динамовцев – 77:64.

Это уже была пятая встреча этих команд в нынешнем сезоне, учитывая встречи не только в ПБЛ, но и в Европе. Во всех предыдущих матчах сильнее был «Локо». Добились успеха краснодарцы и на этот раз.

Правда, лёгкой эту победу не назовёшь. До середины третьей четверти железнодорожники уверенно лидировали, но затем позволили сопернику сравнять счёт. Однако результативные атаки в исполнении Майка Уилкинсона, Максима Григорьева и Максима Шелекова вновь вывели хозяев вперёд, и хотя «Динамо» сражалось, не жалея сил, «Локо» довёл матч до победы. Самым результативным игроком в составе краснодарцев стал Лайонел Чалмерс, набравший 22 очка. В турнирной таблице «Локо» делит второе место с ЦСКА.

Виктор Романов

УСПЕХ

Танцы в «серебре»

В Нижнем Новгороде завершилось юношеское первенство России по фигуруному катанию. В соревнованиях танцоров успешно выступили представители «Локомотива» Софья Евдокимова и Егор Базин из Тольятти.

После короткой программы Софья и Егор занимали второе место. Успешно откатав произвольный танец, они по итогам соревнований сохранили за собой вторую позицию. По сумме двух программ Евдокимова и Базин набрали 128,2 балла и стали обладателями серебряных медалей, опередив бронзовых призёров москвичей Анну Яновскую и Егора Концева на 5,7 балла. Победителями стали серебряные призёры финала мирового юниорского Гран-при Виктория Синицына и Руслан Жиганшин из Москвы, опередившие Евдокимову и Базина на 22,22 балла.

Роман Вишнёв

ПРЕМЬЕР-ЛИГА

Крах Москвы

В ТРЕТЬЕМ ТУРЕ ПЕРВЕНСТВА РОССИИ ПО ФУТБОЛУ
ЧЕТЫРЕ СТОЛИЧНЫЕ КОМАНДЫ ЗАВОЕВАЛИ ЛИШЬ ДВА ОЧКА



Юрий Красножан начал терять очки

Чемпионат России продолжает удивлять неожиданными результатами. В третьем туре в матчах с «Волгой» и «Кубанью» пали столичные «Динамо» и «Спартак», а «Локомотив» не удержал победу в игре с «Ростовом».

«Ростов» неплохо подготовился к сезону, и разгром, учинённый в первом туре московскому «Спартаку», – красноречивое тому свидетельство. При этом аналитики вовсе не спешили записывать донскую команду в список фаворитов первенства, и во втором туре ростовчане ожидали утешительного результата. Кстати, руководство «Локо» намерено оспорствовать результат игры с «Ростовом» и требует присудить команде

Железнодорожники в матче

с «Ростовом» смотрелись неплохо, но победы добиться не смогли

с берегов Дона поражение, ссылаясь на то, что тот самый Григорьев, сравнявший счёт, заявлен за «Ростов» вопреки регламенту.

Столичные спартаковцы и динамовцы свои матчи проводили на выезде. Поскольку их соперники ещё в прошлом году играли в первом дивизионе, фаворитами этих встреч вполне обоснованно считались москвичи. Однако и те, и другие были вынуждены

вернуться домой не солоно хлебавши.

«Спартак» сыграл вяло и уступил «Кубани» – 1:3. Да, кто-то может посетовать на то, что в составе «Спартака» не было главного бомбардира – бразильца Веллитона, пропустившего эту встречу из-за травмы. Да и отсутствие по той же причине Евгения Макеева, недавно дебютировавшего в сборной страны, вроде бы можно посчитать частичным оправданием неудачи. Вот только не факт, что и при наличии Веллитона и Макеева спартаковцы смогли бы одолеть «Кубань». Проблемы команды Валерия Карпина не в

отсутствии ряда ведущих игроков, а в нестабильной и неорганизованной игре. И здесь уже вопросы к главному тренеру. Другое дело, что перед победным домашним матчем в Лиге Европы с «Аяксом» «Спартак» крупно проиграл «Ростову». И через два дня москвичей ждёт четвертьфинальная встреча с «Порту». Если «Спартак» добьётся в ней победы, то неудача с «Кубанью» болельщики наверняка команде простят.

Динамовцы в Нижнем Новгороде экзаменовали местную «Волгу», но преподавателями они оказались никудышными. Если первая половина матча завершилась миром – 0:0, то в середине второго в их ворота один за другим влетели три гола, и новички премьер-лиги праздновали свою первую крупную победу в турнире. Что касается «Динамо», то, как и прошлом сезоне, при наличии футболистов высокого европейского уровня – Кевина Куранти, Звездана Мисимовича – команда демонстрирует нестабильную игру. Да, голевые моменты москвичи создавали, но Куранти и Ко из выгодных позиций не могли попасть в ворота. Не исключено, что терпение руководства бело-голубых скоро лопнет и главному тренеру «Динамо» Миодрагу Божовичу, который второй сезон не может добиться мало-мальски приемлемого результата, скоро укажут на дверь.

Не смог победить и питерский «Зенит», который в гости, проведя половину второго тайма в большинстве, не сумел удержать победу над «Спартаком» из Нальчика. ЦСКА дома выглядел бледно и довольствовался ничьей с «Краснодаром» – 1:1. «Рубин» и вовсе уступил «Анжи» – 0:1. Если так дело пойдёт и дальше, то нынешний чемпион подариет нам ещё немало неожиданностей.

Роман Вишнёв
Андрей Мельников

БИАТЛОН

Цена промаха

В Тюменской области проходит заключительный старт сезона – Чемпионат страны

Обладателем первой золотой медали на чемпионате страны по биатлону стал лидер сборной России Иван Черезов. Он победил в спринте, не допустив ни одного промаха.

Вот другие участники недавнего чемпионата мира в Ханты-Мансийске до медалей не добрались. Евгений Устюгов с одним штрафным кругом финишировал четвёртым, а Максим Максимов, также промахнувшись лишь раз, замкнул первую десятку.

На следующий день Черезов победил и в гонке преследования. На этот раз он допустил одну ошибку на стрельбище, но его соперники промахивались гораздо чаще. Кстати, Устюгов с тремя промахами сумел добраться до «бронзы». Черезов же стал обладателем не только золотой медали, но и автомобиля, который полагался победителю гонки преследования.

– Что буду делать с автомобилем, пока не решил, – рассказал Черезов. – Во время гонки старался не думать о машине. Знал, что Женя Устюгов идёт за мной по пятам, поэтому сохранял концентрацию до последнего рубежа.

У женщин в спринте первое место заняла бодошибочно отработавшая на стрельбище Наталья Гусева, которая опередила серебряного призёра Екатерину Юрлову, также отстрелявшую чисто, на 9 секунд. Но не они показали самый быстрый ход. Лучше всех на лыжне была представительница ЦСК «Локомотив» Анна Богалий-Титовец. Но единственный промах на ружбе отодвинул Анну на третье место. Впрочем, и «бронза» на заключительном соревновании сезона – тоже хороший результат. Вот в гонке преследования Богалий-Титовец с семьёй промахами стала только 12-й. Победила здесь Юрлова, а второй финишировала Светлана Слепцова.

Виктор Романов

Руководство ОАО «Ленгипротранс» с прискорбием сообщает о скоропостижной кончине 2 апреля 2011 года Льва Николаевича Данильчика, директора института с 1971 по 1994 год и директора музея с 2003 года до последнего дня своей жизни.

Главным для Льва Николаевича был и навсегда остался Ленгипротранс, которому он отдал более 52 лет своей жизни.

Свою трудовую деятельность Лев Николаевич начал в 1959 году и прошёл путь от инженера до генерального директора.

Лев Николаевич внёс огромный вклад в развитие и становление Ленгипротранса – он возглавил институт в течение 23 лет. В этот период были разработаны проекты по крупнейшим транспортным объектам России и зарубежья, в их числе участок Чара – Тында – Байкало-Амурской магистрали, высокоскоростная магистраль Санкт-Петербург – Москва, Латакия – Тартус в Сирии, Черкезей – Капыкуле в Турции; реконструкция и строительство на участках Октябрьской, Северной, Казахстанской и других железных дорог. С непосредственным участием Льва Николаевича начались большие проектные работы по транспортному освоению западно-сибирского нефтегазового комплекса, многое было сделано и для развития транспортной инфраструктуры Ленинграда (Санкт-Петербурга).

С 2003 года Лев Николаевич руководил работой Музея, занимался изучением истории института. Им были подготовлены и выпущены два тома о Ленгипротрансе.

Лев Николаевич вёл большую общественную работу, имел высокие государственные награды.

Лев Николаевич всегда был с Ленгипротрансом и навсегда останется вписаным в его историю.

Траурные мероприятия пройдут 6 апреля в Санкт-Петербурге. Телефон приемной института – (812) 388-05-20.

Руководители ОАО «Ленгипротранс», товарищи, друзья, коллеги

КРОССВОРД

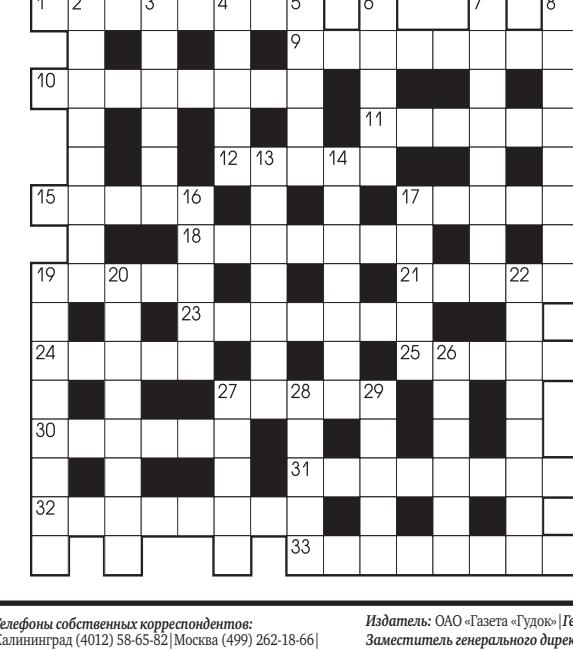
ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

1. «Кавалер» подруги семиструнной. 9. Бутылка – для водки, коробка – для конфет, пачка – для сигарет. 10. За каждую убыльку он отпускает птичку. 11. Любимое занятие «книжного червя». 12. Облегающие штаны из гардероба акробата. 15. Крикающие детёныши. 17. Жидкий выбор нового поколения (из рекламы). 18. И содеримое бара, и процесс, уменьшающий его. 19. Промежуточный слой на живописном холсте. 21. Родственница куницы с нежным именем. 23. Тот, кто спровоцировал оппонента на дуэль. 24. «Сияние» славы вокруг знаменитостей. 25. Дело, провёрнутое жуликами. 27. Спортивный снаряд, который все тянут. 30. Музыкальный восьмёрка. 31. Высшая точка или степень чего-либо. 32. Предмет угадывания на китайском «Поле чудес». 33. Курский магнитный заскок природы.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

2. Фарфоровый «стаканчик» на столбе с проводами. 3. Привлекательное свойство цветов и духов. 4. Государственный язык «земли обетованной». 5. Обувь, закрывающая ногу не выше щиколотки. 6. Кавказский суп. 7. «Чабан» хрюкающего стада. 8. Танцевальная искусница. 13. Клоунский номер в шапито. 14. В грамматике её открывают, когда кто-то открывает рот. 16. Смазочное масло для карбюраторных двигателей. 17. Деревяшка, помогающая грибнику искать «добычу». 19. Наука о составе, строении и истории Земли и земной коры. 20. С неё начинается опера. 22. Барашки на бумаге. 26. Наука И. Ньютона и А. Эйнштейна. 27. Обычная единица измерения при убийстве лошади посредством никотина. 28. Женское божество природы у эллинов. 29. Самурайская столица.

Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 4 апреля

1. Телескоп. 2. Праздник. 3. Карлсон. 4. Нагрев. 5. Вывоз. 6. Зубрила. 7. Антоним. 8. Мел. 9. Линейка. 10. Ату. 11. Урон. 12. Нелидом. 13. Мрак. 14. Корова. 15. Атомоход. 16. Дикобраз. 17. Землетрясение. 18. Енот. 19. Томагавк. 20. Коленкор. 21. Радиус. 22. Сигарета. 23. Амилитуда. 24. Арбуз. 25. Землекоп. 26. Пот.