

На сети будет внедрён метод оценки работы осмотричков, разработанный на ПТО Красноярск-Восточный

Как оптимизировать затраты и не потерять эффективность перевозок, обсуждали на «круглом столе»

Уникальный рецепт плова: готовится в горах под обстрелом – из риса, мяса, специй и осколков снаряда

Выступления лидеров ЦСК «Локомотив» обсуждает главный тренер клуба по бобслею и скелетону Роман Орешников

21 февраля 2013 года	WWW.GUDOK.RU
четверг	WWW.GUDOK.INFO
№ 31 (25230)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная	с 23 декабря	198294
газета	1917 года	экземпляра

От редакции

Правильный стимул

Так или иначе в «цепочку безопасности труда» включён каждый сотрудник, соблюдать её правила на рабочем месте – его прямая задача. Другое дело, что ЧП по причине человеческого фактора всё равно случаются. Так, за 2012 год в компании на производстве погибли 50 человек, за 2011-й – 68 человек. Но признать позитивную динамику удовлетворительной нельзя: как минимум потому, что по-настоящему хороший результат – это полное отсутствие случаев производственного травматизма. Именно к этому стремится компания. Поэтому так важно понимание каждым сотрудником необходимости соблюдения норм охраны труда, формирование его собственных мотивов и жизненных принципов безопасности. Однако чтобы создать у сотрудников стимул к безопасному труду, чаще практикуются репрессивные меры. Например, за повышение показателей травматизма работников могут лишить премии. А поощрить заинтересованных в охране труда сотрудников сегодня реально в основном по профсоюзной линии. Активист может на общественных началах стать уполномоченным по охране труда в своей бригаде и, участвуя в трёхступенчатом контроле, вносить свой вклад в общее дело. Каждый год Роспрофжел награждает 50 лучших уполномоченных, вручая им значки и премии. С 2000 года поощрённых собралась немалая армия. Однако при этом случаи нарушения безопасности труда продолжают возникать. Это значит, что пора искать новые способы стимулирования. Например, отмечать и поощрять тех, кто добросовестно на протяжении многих лет не допускает нарушений, которые могут стать причиной несчастного случая. Эти люди не всегда стремятся стать уполномоченными по охране труда, но они безупречно выполняют свою собственную работу. Необходима даже не столько материальная мотивация таких людей, сколько нематериальная – признание образцовой работы сотрудника, подающего пример правильного поведения. В стандарте компании «Система управления охраной труда в ОАО «РЖД» подчёркивается значимость такой мотивации: подразделения могут самостоятельно устанавливать свои виды поощрений для работников. Не исключено, что дополнительное стимулирование исключительно ответственных и добросовестных сотрудников возможно и на уровне компании в целом. Но цель должна быть одна – чтобы простой работник мог гордиться тем, что соблюдает стандарты охраны труда.

ЦИФРА ДНЯ

718

км в сутки составила с начала месяца средняя скорость прямых отправительских маршрутов, что на 61 км быстрее, чем в минувшем январе.

Электронная версия газеты «Гудок» – в свободном доступе

Встретимся в Интернете!

www.gudok.ru

БЕЗОПАСНОСТЬ

Наказание не пугает
Ответственность производителей железнодорожной техники
укрепят законом



ОАО «РЖД» предлагает использовать своих специалистов как экспертов при сертификационных центрах Ространснадзора.

Вчера в здании ОАО «РЖД» прошло заседание комиссии Российского союза промышленников и предпринимателей по транспорту и транспортной инфраструктуре. Ключевой темой стали проблемы повышения эффективности государственного надзора за безопасностью в отрасли. Председатель комиссии Владимир Якунин, открывая заседание, напомнил собравшимся, что без должного уровня транспортной безопасности сложно добиться привлечения новых транзитных грузов. «Вступая в ВТО, мы говорим о транзитном потенциале России, а наши возможные клиенты говорят: для начала обеспечьте безопасность. Без обеспечения транспортной безопасности (кстати, этот

Транспортным инспекторам зачастую не хватает полномочий в отрасли

же вопрос особо затрагивал на недавней коллегии ФСБ Президент России Владимир Путин) наш транзитный потенциал рискует остаться потенциалом», – подчеркнул Владимир Якунин. «Со вступлением в ВТО и появлением на рынке иностранных компаний, естественно, ожидается увеличение количества поднадзорных транспортных компаний и транспортных средств, – говорил заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Александр Касьянов. – И здесь надо особо заметить, что в настоящее время нет никаких нормативных документов, регламентирующих порядок проведения госконтроля за деятельностью иностранных компаний. В этом случае зарубежные компании фактически получают преимущество перед российскими конкурентами».

По его данным, по результатам выявленных нарушений в прошлом году была приостановлена эксплуатация около 100 тысяч грузовых вагонов. «Главная проблема – устаревший подвижной состав. Но здесь надо особо отметить, что старые, даже советского производства, вагоны достойно отслуживают свой срок, чего нельзя сказать о новой продукции», – подчеркнул Александр Касьянов. Сточки зрения Ространснадзора, необходимо ужесточить административную ответственность субъектов транспортной инфраструктуры за нарушения законодательства, а также серьёзно повысить авторитет транспортных инспекторов путём повышения их социального статуса, полномочий, а также предоставления социальных гарантий.

> Окончание | 2

Блиц

Точно в срок

Поезда Северного полигона начинают ходить по твёрдым «ниткам» графика



Вычеслав Коржов, и.о. начальника Центра управления тяговыми ресурсами Северного полигона

– Удалось ли Северной, Октябрьской, Московской и Горьковской магистральям договориться о вождении грузовых поездов по расписанию? – Да, организовано ежесуточное следование по расписанию четырёх пар грузовых поездов на участке Костомукша – Кошта,

трёх пар – на участке Череповец – Автово и еще трёх – на участке Новоярославская – Маарду. Согласовано время передачи соединённых грузовых поездов по междорожным стыковым пунктам на направлениях Ярославль – Орехово, Балезино – Бабаево. Но пока не всегда их удаётся отправлять по расписанию: то нет бригады обкатанной, то соответствующего локомотива, то сформированного поезда. Всё же в феврале среднесуточное количество соединённых поездов на полигоне выросло. Мы также намерены увеличивать число поездов весом 8 тыс. тонн, следующих по выделенным «ниткам» графика на направлениях Балезино – Бабаево и Балезино – Обозерская, и тоже отправлять их по расписанию. Для этого будем повышать качество использования имеющихся трёхсекционных электровозов ВЛ80С. Также на подмогу придут ВЛ80С с ДВЖД.

– Что это даст? – Увеличится пропускная способность полигона в летнюю путевую кампанию, а значит, ускорится пропуск предъявляемого вагонопотока. У ремонтников будет больше времени для приведения в порядок инфраструктуры. Сэкономим локомотивы и бригады. И клиент будет получать груз в чётко обозначенное время. – Что планируется дальше? – В конце февраля в Ярославле соберётся рабочая группа для изменения технологии работы объединённым парком локомотивов. В частности, дороги договорятся об обслуживании выделенных твёрдых «ниток». Важно до начала путевых работ форсировать обкатку бригад для графического вождения соединённых поездов. Это позволит довести их количество на полигоне до 10–14 в сутки. Беседовал Николай Порецкий

Новация

В меру скользкие

Смазывание рельсов сделают максимально рациональным

Пять дорог сети протестируют портативные трибометры – устройства для определения качества лубрикации.

Наиболее действенный способ снижения бокового износа рельсов, стрелок и гребней колёс – их лубрикация. Однако эффективность нанесения смазки прежде приходилось оценивать на глаз. «На рельс наклеивался обыкновенный пластырь. И по его отпечатку определялась степень лубрикации. А применение рельсового трибометра ТПР-01 даст не только точную оценку – после анализа его данных можно будет использовать средства для смазывания рельсов максимально эффективно», – рассказал «Гудку» начальник отдела комплексных программ и перспективного развития департамента технической политики ОАО «РЖД» Виктор Алферов. Приборы протестируют на Московской, Северной, Восточно-Сибирской, Забайкальской и Дальневосточной дорогах. «Трибометр уверенно прошёл проверку при минус 34 градусах. Вскоре мы начнём его активную эксплуатацию», – говорит начальник отдела лубрикации Забайкальской дороги Игорь Кавинин.

Наталья Плахотник, директор саратовского ООО «Электромеханический завод», где разрабатывался и производится ТПР-01, отметила, что трибометр – уникальная для российского рынка разработка. Устройства для промышленной эксплуатации с аналогичными функциями производятся только в США. «По нашим расчётам, производство трибометра окупится через пять лет. Экономический эффект достигается за счёт оптимизации режимов релессосмазывания, в том числе подачи смазки, определения оптимальных мест установки лубрикаторов», – пояснила Наталья Плахотник. Результатом тестирования станет база замечаний и предложений по усовершенствованию трибометра. Уже отмечена нехватка методологической базы, которая позволяла бы точно анализировать полученные данные и принимать верные решения. Поступают замечания и по поводу значительной массы трибометра – 18 кг. Но разработчики отмечают, что она минимально допустима для наиболее точных измерений, погрешность которых составляет всего 3%. Роман Винокуров

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Деньги для педагогов

Правительство поручило руководителям на местах лично проконтролировать увеличение зарплат учителей до средней по региону. В списке поручений, размещённом на официальном сайте, установлены два срока: до 31 марта представить предложения по повышению зарплат педагогов по всей стране, а по самым проблемным регионам – до 15 марта.

Детский реестр

Уполномоченный при президенте по правам ребёнка Павел Астахов предлагает создать межгосударственный реестр детей-сирот, выехавших из России на усыновление в США. «Строгого учёта нет, каждый год 200–300 детей теряется. Сверка последних лет дала нам эту цифру, дети каким-то образом попали туда, и след их теряется», – подчеркнул Павел Астахов. Он добавил, что с 2000 по 2011 год иностранцы вывезли из страны около 65 тыс. детей, лидером среди них стали США – только за 2011 год американцы усыновили 956 детей.

Вред из Сети

Вчера Совет Федерации одобрил закон, вводящий штрафы за предоставление доступа к вредной для детей информации. Документ ограничивает публикацию некоторых материалов в СМИ, прежде всего в Интернете. Законопроект предусматривает наказание для физических лиц от 5 до 10 тыс. руб., юридических лиц – от 20 до 50 тыс. руб. Операторы, которые предоставляют услуги связи, согласно закону штрафной ответственности не несут.

Контроль за природой

Прошлый год стал аномальным по числу опасных природных явлений. На открывшейся вчера расширенной коллегии Росгидромета глава ведомства Александр Макоско сообщил, что за год от стихии погибли 190 человек, был нанесён ущерб на сумму более 200 млрд руб. В 2013 году будут приняты дополнительные меры для повышения точности прогнозов (для этого будет использоваться орбитальный мониторинг посевов), расширена сеть наблюдательных станций и метеорологических радиолокаторов, сообщил глава Росгидромета.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Сход

Рама не выдержала

На перегоне Кистендей – Шуклино Юго-Восточной магистрали 19 февраля около 22.30 сошёл с рельсов вагон грузового поезда с углем. Поезд с Западно-Сибирской магистрали следовал на Украину.

Сход произошёл из-за излома боковой рамы тележки в седьмом вагоне. Между ним и шестым произошёл саморасцеп, поскольку повреждена первая по ходу движения тележка. Рама, ставшая причиной схода, произведена в 2008 году на «Уралвагонзаводе».

Как рассказали на ЮВЖД, с неисправностью поезд проследовал около 800 м, повреждены рельсошпальная решётка и стрелочный перевод. Вагон не вышел за габарит. Движение по двухпутному электрифицированному участку было приостановлено и возобновилось через 4 часа 40 минут. Работал восстановительный поезд.

Игнат Вьюгин

Безопасность

Наказание не пугает

> Начало | 1

Снижение качества вагонов отметил вице-президент ОАО «РЖД» – начальник департамента безопасности движения Шевкет Шайдуллин.

«Подвижной состав производства советских времён был более качественным с точки зрения безопасности, в то время как на относительно новых вагонах, ещё не отработавших даже пяти лет, раз за разом выявляются случаи излома боковых рам. С 2006 года зафиксировано 116 случаев крушений и сходов из-за изломов, а в прошлом году более 11 тысяч боковых рам не прошли неразрушающий контроль. Нужна аккредитация специалистов РЖД как экспертов при Ространснадзоре. Кроме того, нужны поправки в законодательство – в закон «О техническом регулировании», – подчеркнул Шевкет Шайдуллин. Председатель комитета Госдумы по транспорту Евгений Москвичёв в продолжение темы сказал, что федеральный закон № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» попросту не работает.

«Этот документ нуждается в серьёзной доработке, и, я надеюсь, мы справимся с этой проблемой. Поправки в закон уже готовятся, и я предлагаю присоединиться к этой работе, решить волнующий всех нас вопрос сообща. Кроме того, в ближайшее время мы внесём законопроект, направленный на защиту наших транзитных интересов. Контейнеры не должны простаивать по несколько дней, а то и по неделе в портах, ожидая таможенного оформления. Если грузы будут задерживаться на такие сроки, отправители найдут более скоростные пути доставки», – отметил Евгений Москвичёв.

Завершая заседание, Владимир Якунин сказал, что все озвученные предложения будут внесены в соответствующие органы государственной власти.

«Для железнодорожной отрасли необходимо положение о безусловной ответственности производителя подвижного состава. В пример можно привести владельцев инфраструктуры авиационного транспорта, которые за качество несут уголовную ответственность», – подчеркнул глава РЖД.

Константин Мозговой

Пригород

Экономия или качество

Регион выбирает автобусы



ФОТО: ИЛМАР ГОРБАТЯКО

В Амурской области, где параллельно Транссибу идёт федеральная автотрасса «Амур» (Чита – Хабаровск), железнодорожные маршруты заменяют автобусными.

На совещании по пригородному сообщению в зоне Транссибирской магистрали губернатор Амурской области Олег Кожемако отметил, что в случае оптимизации работы рельсового транспорта вопрос передвижения жителей решаем. Практически все региональные автодороги соединены с «Амуром». Полноценного отвлечения от трассы нет только до посёлка Дактуй.

«Чтобы наладить автобусное сообщение, альтернативное железнодорожному, в Сковородинском районе понадобятся три машины. Их планируется приобрести в лизинг. В Магдагачинском районе нужно четыре автобуса», – сообщил Олег Кожемако.

Отмечается, что причина замены электричек – в непоимчивости для бюджета суммы, которую следует возместить «Экспрессу Приморья» за социально значимые перевозки в этом году, – 400 млн руб. По-

ехать на электричке можно всегда, ведь она ходит по расписанию вне зависимости от погодных условий

этому маршруты пригородных поездов будут сохранены в полном объёме только на Байкало-Амурской магистрали, где заменить их другим видом транспорта невозможно. Сумма необходимых дотаций на поддержку пригорода в зоне БАМа – 93 млн руб.

В то же время резкая отмена электричек невозможна. По данным министерства транспорта Амурской области, необходимо как минимум полгода для того, чтобы наладить автобусное сообщение.

В связи с этим было решено для сохранения маршрутов Сковородино – Ерофей Павлович и Сковородино – Магдагачи, обслуживание которых обходится порядка 60 млн руб. в год, предусмотреть в бюджете области средства для их частичной компенсации. Также до 1 мая 2013 года будет ходить поезд Белогорск – Шимановск. Он прекратит свою работу с введением дополнительного автобусного сообщения.

В компании «Экспресс Приморья» говорят, что пока ком-

довольно сложно. В администрацию края послан график оптимизации маршрутов с 1 мая, и сейчас ожидается ответ.

Впрочем, замена поездов автобусами на деле может оказаться не слишком лёгким решением, считают некоторые эксперты. Пригородные электропоезда обязаны останавливаться на каждой станции, даже если там ожидают всего один-два пассажира. Автобусы не в состоянии охватить всю территорию, заезжать во все места – это слишком большие расходы на топливо и амортизацию. То есть многие жители маленьких станций и посёлков могут оказаться отрезанными от крупных городов.

В Амурской области зимой сильные морозы, гололёд, снеговые заносы. Автобус может просто не завестись.

Законодательное собрание Амурской области рассмотрит проект замены электропоездов автобусами на ближайшей сессии.

Павел Усов
Сергей Донцов

Владимир Якунин онлайн

Типичная история

Легкомыслие может оказаться смертельно опасным недугом

Про трагедию на станции Салтыковская, где 18 января погибла молодая женщина Елена Соболева.

Прежде всего хочу выразить глубокие соболезнования родным Елены. Это ужасный удар, когда из жизни уходит 25-летний человек, да ещё так трагически. По-человечески мне понятна реакция её мужа, Сергея Соболева, – горе от потери любимого человека ни с чем не сравнимо.

Сергей как журналист предал эту историю публичности, адресовав обвинения в гибели жены властям подмосковной

длиннее), а как следствие, горе в чьей-то семье и очередная порция обвинений в адрес железнодорожников.

Я неоднократно приводил печальную статистику погибших в результате несоблюдения элементарных правил безопасности. По 2012 году при несчастных случаях в зоне движения поездов травмы получили 3801 человек, из них 2498 погибли. Подавляющее большинство травмированных и погибших – жертвы собственного легкомыслия.

Да, на железной дороге есть направления, где интенсивность движения поездов



ФОТО: PHOTOPRESS.RU

Балашихи и ОАО «РЖД». Я не хочу ни оправдываться, ни полемизировать с ним по поводу этого конкретного случая. История приобрела широкий резонанс благодаря «личной окраске», но, к сожалению, подобные трагедии типичны. Мне неоднократно приходилось получать полные горечи письма от родственников людей, которые погибли или остались на всю жизнь калеками только из-за того, что пренебрегли правилами нахождения в зоне железной дороги. Никогда не следует забывать, что любой транспортный объект представляет собой повышенную опасность, где надо быть в три раза внимательней, чем в обычной жизни. Зачастую человек перебегает пути на красный свет или просто идёт вдоль полотна, потому что так быстрее. При этом у него может быть натянут капюшон, а в ушах – наушники от плеера. Не станем говорить о гражданах в нетрезвом состоянии. Каждый такой пешеход – потенциальная трагедия (ведь поезд не обладает маневренностью автомобиля и тормозной путь у него значительно

очень высокая, и есть участки в районе ж/д станций, где железную дорогу переходит большое количество людей. Несмотря на то что все они оборудованы необходимыми средствами безопасности пешеходов: световой и звуковой сигнализацией, системой ограждений и т.п., на некоторых остановках статистика происшествий выше, чем в среднем по сети РЖД. К таким участкам относится и пешеходный переход у платформы Салтыковская, где произошла трагедия с Еленой Соболевой. Хотя в 2010 году этот переход был модернизирован, за 2011–2012 годы там пострадали девять человек, в 2013 году, который только начался, тоже есть жертвы. В данной конкретной ситуации мы будем детально разбираться и принимать меры. ОАО «РЖД» уже поддержало инициативу Московской области по строительству надземного перехода на Салтыковской.

Для нас очевидно, что эта проблема требует системного подхода. Будьте внимательны!

Блог главы ОАО «РЖД»
HTTP://V-YAKUNIN.LIVEJOURNAL.COM/

Сотрудничество

На пользу пациентам

Врачи отраслевых клиник будут перенимать у корейских коллег современные методики лечения

Вице-президент ОАО «РЖД» Олег Атьков и президент многопрофильного университетского госпиталя KUIIMS (Республика Корея) доктор Мун Сух Парк подписали соглашение о сотрудничестве.

Врачи дорожной клинической больницы Хабаровск-1 и госпиталя KUIIMS активно взаимодействуют уже четыре года. «За это время мы провели несколько совместных симпозиумов по различным направлениям клинической медицины. Корейские профессора помогают нам консультировать больных – мы подчас даже совместно решаем, оперировать ли пациента. У нас налажена связь через систему видеоконференций, через скайп, путём электронных сообщений», – рассказал директор больницы Сергей Качалов. – В корейских госпиталях

внедряются современные методики, которых у нас пока нет, например робототехника, и нам есть чему у них поучиться».

Учитывая опыт взаимодействия, корейские медики выступили с предложением о расширении сотрудничества. На этой неделе в Москву прибыла делегация из Южной Кореи, которую возглавил Мун Сух Парк. Гости ознакомились с работой ведущих медицинских учреждений ОАО «РЖД»: ЦКБ № 1, ЦКБ № 2 им. Семашко и Научного клинического центра (НКЦ) ОАО «РЖД».

«Мы подписали соглашение, которое предполагает широкое сотрудничество в части оказания медицинской помощи россиянам, которые выезжают для получения лечения в Южную Корею, в области восстановительных мероприятий, которые мы

можем проводить не только на Дальнем Востоке, но и здесь, в европейской части страны, а также по вопросам, связанным с телемедицинской поддержкой. Совместные усилия и взаимные интересы врачей приведут к тому, что мы сможем ещё более эффективно сотрудничать и оказывать помощь нашим пациентам», – сообщил научный руководитель НКЦ профессор Олег Атьков.

Мун Сух Парк подчеркнул, что для корейских врачей большая честь – сотрудничать с системой здравоохранения ОАО «РЖД», которая является крупнейшей отраслевой на территории России. «У нас будет очень много совместной работы по разным направлениям медицины, и я приложу все усилия, чтобы этому содействовать», – заявил Мун Сух Парк.

Андрей Ивахнов

РЖАСТРОЙ

Уважаемые мужчины, воины, защитники!

Поздравляем вас с **Днем защитника Отечества!** С праздником, который многолетняя традиция ещё советских времен превратила из чествования профессионального Воина в чествование Мужчины.

Особые поздравления в этот день — ветеранам войны и Вооруженных сил, тем, для кого защита Родины стала делом всей жизни.

День 23 февраля стал для россиян символом мужества, доблести и патриотизма, праздником настоящих мужчин, для которых любовь к Родине, честь, верность долгу превыше всего.

Пусть в вашей жизни всегда остается место патриотическим чувствам! А в личных делах вас сопровождает удача, радость и гармония в душе!

Коллектив и руководство ОАО «РЖАстрой»

реклама

Реклама

«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».

Как работает «Телефон доверия «Гудок»
8-800-555-0262
звонки на номер являются бесплатными для абонентов
8-499-262-9471
звонки на номер платные (оплачивается междугородний тариф по обычным для Вашего региона расценкам)
Услуга доступна круглосуточно.
Обратите внимание – Ваш номер телефона не определяется.
Если Вы хотите лично получить ответ на ваш вопрос – оставьте свои координаты.

После набора номера Вы услышите текст автоответчика. Ваше сообщение будет записано.

Снятие информации с автоответчика проводится ежедневно в 18:00 по московскому времени.

Все сообщения передаются в отдел социальной политики и писем редакции газеты «Гудок». По фактам жалоб сотрудников проводится проверка.

Ответы на заданные вопросы публикуются в газете «Гудок», на сайте www.gudok.ru, а также в дорожной газете Вашей железной дороги.

Технология

Стимул зоркости

«ПАСПОРТ КАЧЕСТВА» ОСМОТРИКА ПОВЫШАЕТ БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

В МАРТЕ НА СЕТИ БУДЕТ ВНЕДРЁН КОМПЛЕКСНЫЙ МЕТОД ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАБОТЫ ОСМОТРИКОВ ВАГОНОВ, РАЗРАБОТАННЫЙ НА ПТО КРАСНОЯРСК-ВОСТОЧНЫЙ.

«Необходимо было повысить мотивацию сотрудников при переходе на новую технологию обслуживания грузовых вагонов. По ней поезд стандартной длины в 71 условный вагон делится на семь групп, и за каждую несёт ответственность отдельный осмотрщик. Мы разработали и внедрили систему оценки эффективности работы каждого осмотрщика «Паспорт качества», – рассказал «Гудку» начальник эксплуатационного вагонного депо Красноярск-Восточный Алексей Карасёв.

На специалиста оформляется учётная ведомость, в которой отражены все параметры работы. За хорошие результаты предменного тестирования, произведённый безотцепочный ремонт и обнаружение трудновывяляемых дефектов начисляется определённое количество баллов. А за нарушения трудовой дисциплины, отказы техсредств, отцепку вагонов на гарантийных участках баллы вычитают.

По итогам квартала определяются пять лучших работников ПТО, которые получают «Паспорта качества», а с ними и ряд привилегий. Так, на три месяца они освобождаются от всех техзанятий (сдача зачётов остаётся). А также не обязаны участвовать в опросах проверяющих всех уровней – будь то руководители депо или главный ревизор дороги. Плюс премия 5–7 тыс. руб. из фонда мастера.

«Материальное поощрение – не главная составляющая



ФОТО: АКАКИЙ БАТРАКОВ

в стимуляции. Учётная ведомость наглядно демонстрирует отношение работника к обязанностям, а люди не любят числиться в отстающих. Кроме того, по итогам квартала отдельный «Паспорт качества» присваивается лучшей смене. Кто же захочет подводить свой коллектив?» – говорит сменный мастер Максим Ашихин.

Также новая методика дала возможность руководству увидеть, кто нуждается в помощи. Ведь невыполнение осмотрщиком безотцепочного ремонта не всегда означает халатность. Возможно, работнику не хва-

У КАЖДОГО ОСМОТРИКА БУДЕТ СВОЙ «ПАСПОРТ КАЧЕСТВА»

тает опыта или знаний. В этих случаях его могут отправить на учёбу.

В результате внедрения соревновательной системы по итогам прошлого года в депо

ции инфраструктуры ОАО «РЖД» об усилении мер по предотвращению случаев изломов боковых рам тележек содержится, в частности, рас-

поряжение в течение месяца

Учётная ведомость демонстрирует отношение работника к обязанностям

Красноярск-Восточный число отказов техсредств снизилось на 20%.

Инициативу красноярцев оценили. В недавней телеграмме Центральной дирек-

растиражировать «Паспорт качества» на всю сеть.

В депо Красноярск-Восточный внедрили ещё одно новшество – систему контроля качества предменных

инструктажей. В техклассах депо ведётся видеозапись инструктажа сменного мастера, материал выкладывается на общий сервер для руководства. «Сменный мастер должен знакомить вагонников со всеми телеграммами, со сводкой случаев на сети. Но порой инструктаж сводится к проставлению подписей в журнале. Это недопустимо и в нашем депо исключено», – проинформировал Алексей Карасёв. По его словам, другие депо дороги уже заинтересовались этой методикой контроля.

ЕЛЕНА ПАСЕЧНИК
КРАСНОЯРСК

Информация

Начал работу новый сайт НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ»

19 ФЕВРАЛЯ 2013 ГОДА В ДЕНЬ 17-ЛЕТИЯ НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» СОСТОЯЛСЯ ЗАПУСК НОВОГО ОФИЦИАЛЬНОГО САЙТА ФОНДА. САЙТ НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» ДОСТУПЕН ПО АДРЕСУ WWW.NPFB.RU.

«Мы постарались сделать новый сайт Фонда таким, каким, на наш взгляд, должен быть качественный интернет-ресурс. Во-первых, информативным, ведь пользователи обращаются на сайт именно в поиске необходимой информации. Во-вторых, простым и логичным. А в-третьих, приятным с точки зрения дизайна и цветового решения», – отметил Максим Элик, первый заместитель исполнительного директора НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ».

Новую версию сайта отличает удобная навигация, современный интерфейс, доступность информации. Ключевые разделы представлены на главной странице, перейти в любой из них посетитель может за один клик. Визуально выделены разделы, посвященные услугам Фонда: здесь каждый пользователь может изучить подробную информацию о программах Фонда, скачать необходимые документы либо рассчитать свою будущую пенсию – перейти на страницу «Пенсионного калькулятора» можно с любой страницы сайта. Сервис «Пенсионный калькулятор» стал гораздо удобнее – расчет пенсионных выплат можно произвести с учетом всех услуг, предоставляемых Фондом.

В случае если пользователь примет решение стать клиентом фонда либо наоборот представленной на сайте информации ему будет недостаточно, то он может воспользоваться одним из сервисов обратной связи – заказать услугу «Перезвоните мне», уточнив удобное для звонка время, либо «Написать письмо в Фонд», указав возникший вопрос. Также посетители сайта могут обратиться напрямую в одно из региональных представительств Фонда – выбрав в разделе «Адреса филиалов» свой регион проживания, пользователь получит контакты ближайших отделений.

Любую информацию на интернет-ресурсе Фонда можно найти с помощью сервиса «Поиск по сайту», а об изменениях и обновлениях пользователи смогут узнать, подписавшись на рассылку Фонда.

Работа над новой версией сайта будет продолжена. «В течение ближайших двух месяцев будет реализована обновленная версия сервиса «Личный кабинет», а также запущен отдельный онлайн-калькулятор для работников холдинга «РЖД». Кроме того, мы планируем дорабатывать и другие разделы, чтобы у посетителей нашего сайта всегда был доступ к полной и достоверной информации не только о наших услугах, но и о пенсионной отрасли в целом», – отметил Максим Элик.

Справка

НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» – один из крупнейших негосударственных пенсионных фондов России. Более 12 лет НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» реализует корпоративную пенсионную систему холдинга «РЖД». По результатам 9 месяцев 2012 года объём собственного имущества Фонда превысил 261 млрд рублей, в том числе пенсионные резервы – 168,6 млрд рублей, пенсионные накопления – 75 млрд рублей. Число клиентов Фонда по обязательному пенсионному страхованию составило 1,7 млн человек, по программам негосударственного пенсионного обеспечения – 1,16 млн человек. Около 284 тысяч клиентов Фонда по программам НПО получают негосударственную пенсию. Фонду присвоены высший рейтинг надёжности «А+» по данным рейтингового агентства «Эксперт РА» и рейтинг «AAA» (максимальная надёжность) согласно данным Национального рейтингового агентства (НРА).

с днем
защитника
отечества

Поздравляем мужчин с Днем защитника Отечества!
Желаем жить в полную силу, трудиться, стоять на страже
благополучия семьи и Родины!
Успешного выполнения намеченных планов,
здоровья и счастья!

Экономика

Кризис легче предупредить

Издержки нельзя рассматривать в отрыве от доходов

МАТЕРИАЛ СТАЛ ПОБЕДИТЕЛЕМ КОНКУРСА ПУБЛИКАЦИЙ ДОРОЖНЫХ ГАЗЕТ ЗА ЯНВАРЬ В НОМИНАЦИИ «ЛУЧШИЙ АНАЛИТИЧЕСКИЙ МАТЕРИАЛ»

У слова «кризис» много переводов и ещё больше толкований. Многим нравится китайская неоднозначность термина, который якобы образован двумя иероглифами, выражающими «опасность» и «возможность». Этимология греческого krisis (переломный момент, поворотный пункт) восходит к глаголам «определять, судить».

Но как слово ни толкуй, а в массовом сознании оно неизбежно ассоциируется с резким ухудшением жизни. Неудивительно поэтому, что распоряжение президента ОАО «РЖД» от 29 декабря прошлого года «О разработке плана антикризисных мероприятий на 2013 год» многих повергло в панику. Кто-то из знакомых назвал это третьей волной «Белорусского метода», кто-то – началом конца. А если без паники? Прежде чем что-то предпринимать, нужно всесторонне проанализировать ситуацию и оценить возможности. Руководители служб и региональных структур Октябрьской дороги, территориальных дирекций обсуждали подходы к формированию программы оптимизации затрат в формате «круглого стола».

Финансово-экономический блок РЖД поставил задачу сокращения расходов на 5%. Однако, как подчеркнул начальник дороги Виктор Степов, чисто бюджетное – механическое – сокращение может привести к потере эффективности перевозочного процесса.

– Кризис можно преодолеть по-разному, – заметил он. – Главное – самим не создать себе кризис. Понятие издержек нельзя рассматривать в отрыве от доходов.

Начальник дороги предложил подумать не только об уменьшении затрат, но и о перспективах увеличения выручки от перевозок в 2013 году. Специалисты прогнозируют снижение темпов роста погрузки с 2,4% до 0,7%. Но ведь физические тонны – не самоцель. Компания должна



ФОТО: СЕРГЕЙ ГАЛИН

привлекать на рельсы высокоходные грузы, и таким образом будет увеличена выручка. Интересную информацию к размышлению сообщил по этому поводу заместитель начальника дороги по территориальному управлению в Мурманском регионе Игорь Поликарпов:

– В компании уже ставилась задача – взять на себя весь объём перевозок из Мурманска рыбы в пугину. Но этот груз по-прежнему уходит на автотранспорт, потому что железная дорога неконкурентоспособна из-за высоких тарифов. Из-за того что мы не можем снизить на 10% тарифы, каждый год теряем на рыбе около 1 млрд руб.

Виктор Степов предложил также шире использовать возможность получения налоговых льгот от региональных администраций при инвестировании средств на их территориях. Соответствующие нормативные акты действуют во всех субъектах Федерации. Для проработки конкретных позиций необходимо провести совещания с представителями

местных органов власти и клиентами. В Московском регионе, как сообщил его руководитель Евгений Васин, уже на следующей неделе запланирована подобная встреча с администрацией Тверской области.

Судя по статистическим данным, динамика грузооборота в последние три года не даёт особых оснований для пессимизма. В 2009-м зафиксировано самое низкое за восемь лет среднесуточное значение этого показателя – 318,3 млн ткм. В прошлом году грузооборот вышел на уровень 380,3. И сегодня нельзя с уверенностью прогнозировать резкий спад.

«Мы живём не в условиях кризиса, а в условиях колоссальной неопределённости», – уточнил начальник службы экономики и финансов Вадим Тихомиров. А это гораздо хуже. Потому хотя бы, что сократить затраты (персонал, парк локомотивов и т.д.) можно быстро, а на восстановление ресурсов до необходимой потребности в случае роста объёмов (вместо падения) уйдут годы.

Вадим Тихомиров представил системный анализ текущей ситуации и препятствий в реализации антикризисных мер. Основными препятствиями, по его мнению, являются семь факторов. Из-за экономической нестабильности цели компании постоянно меняются. Самые доступные возможности оптимизации затрат уже исчерпаны. Для получения экономии эксплуатационных расходов необходимы значительные инвестиции. Начальник Дирекции по ремонту тягового подвижного состава Валерий Танаев проиллюстрировал этот тезис таким фактом: «Чтобы уйти от неизбежных потерь от отказов дизелей (120 млн руб. за год), мне нужно 2,5 млрд руб. на замену агрегатов с истекшим сроком службы».

Немаловажным фактором представляется то обстоятельство, что (по формулировке Вадима Тихомирова) культура «нескончаемого» сокращения издержек плохо повлияла на моральный дух сотрудников. Кроме того, реализация проектов затрудняется из-за не-

достатка координации внутри компании и противостояния бизнес-структур. На уровне дороги достаточно чётко отработана система взаимодействия отраслевых дирекций, соподчинения целей и задач разных структур интересам перевозочного процесса. Что касается вертикалей управления, то очень часто их внутренние стратегии не соотносятся с

общими задачами. При формировании антикризисной программы это может сыграть самую негативную роль.

Виктор Степов обратил внимание на тот факт, что из предложенной сверху схемы работы по оптимизации расходов Региональный центр корпоративного управления выпал, будто его и не существует.

Финансисты и экономисты ОАО «РЖД» предлагают работать исключительно через дирекции – от центральных к территориальным и обратно, обсуждая возможности каждой вертикально интегрированной структуры отдельно. А какое тогда место в этом процессе отводится корпоративной координации и предполагается ли она вообще? Но тогда вместе с расходами можно выплеснуть и эффективность самого процесса перевозок.

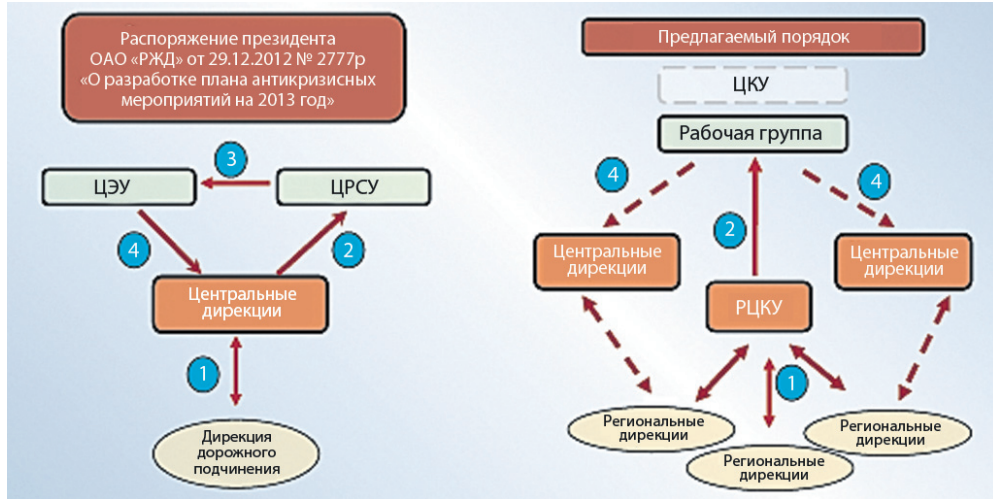
На антикризисном совете дороги решили предложить свою схему формирования программы. Она должна быть согласована на уровне РЦКУ, исходя прежде всего из потребностей обеспечения перевозок на полигоне управления. Иначе оптимизация имеет все шансы превратиться в механическое сокращение издержек по разнарядке для каждой отрасли. Этого допустить нельзя.

На «круглом столе» были названы те направления внутренних издержек, которые руководители считают перспективными и эффективными. Это и расширение применения твёрдых «ниток» графика движения, и сквозные технологии перевозок для нескольких дорог, и мультиплицирование инноваций отдельных предприятий (бережливое производство и рационализация). Но главное, в чём определились участники обсуждения, – оптимизация не должна превратиться в самоцель.

ГАЛИНА МОРОЗОВА,
КОРРЕСПОНДЕНТ ГАЗЕТЫ
«ОКТЯБРЬСКАЯ МАГИСТРАЛЬ»

В досье

СХЕМА РАБОТЫ ПО ОПТИМИЗАЦИИ РАСХОДОВ



Ситуация

Независимо от времени года

Сезонное планирование перевозок угля разгрузит инфраструктуру

Западно-Сибирская дорога обратилась к кузбасским грузоотправителям с просьбой равномерно распределить объёмы отгрузки в течение года, а также вплотную заняться модернизацией своих погрузочно-выгрузочных мощностей.

За последний год с помощью выстраивания договорной работы с операторами и маршрутизации перевозок дорога смогла значительно разгрузить сеть. В начале прошлого года маршрутами входило 5% вагонопотока, а уже в конце – 36%. При этом со станции Входная в Кузбасс отправлено более 90% порожних маршрутов. Текущей зимой дорога столкнулась с проблемой, которая в прошлом году была не столь очевидна, – с несовершенством погрузочно-выгрузочной инфраструктуры и нерасторопностью грузоотправителей.

Как сообщил «Гудку» заместитель начальника Западно-Сибирской дирекции управления движением Денис Рахимжанов, с начала декабря прошлого года на дороге было отставлено от движения более 300 поездов, в том числе 176 на углепозрузочных станциях.

«Потеря погрузочных возможностей фактически по вине грузоотправителей из-за занятия инфраструктуры составила более 6 тыс. единиц подвижного состава». Одна из них, пояснил Денис Рахимжанов, неравномерность завоза грузов в течение года. Получается, что весной и летом выгрузку идёт не столь интенсивно, а вот осенью и зимой складывается прямо противоположная картина. По отдельным



ФОТО: ИГОРЬ ЗИМОВ

Неравномерность завоза грузов затрудняет работу железнодорожников

предприятиям перепады достигали 30%. К примеру, одна из крупнейших в регионе ТЭЦ летом выгружала по 50 вагонов в сутки, а с ноября – по 70. Шёл завоз угля к отопительному сезону.

Не меньше проблем доставляло отвлечение маневровых локомотивов на подбор порожних вагонов после выгрузки, непроизводительная занятость приёмо-отправочных путей.

Ситуацию с простым вагонов осложняет также использование низкоэффективных

технологий выгрузочных операций либо устаревшее оборудование грузоотправителей. Зимой на предприятиях Кузбасского региона допущено более 50 случаев поломки оборудования. «Только в декабре по этим причинам потери по погрузке составили более 3,5 тыс. вагонов, в январе – 2,1 тыс.», – отметил Денис Рахимжанов.

Грузоотправители ссылаются на погодные условия, чрезвычайные ситуации и на операторов, которые неравномерно распределяют порожние вагоны, направляя их в один регион для погрузки. «Естественно, после введения новых правил организации перевозочного процесса на дороге количе-

ство операторов значительно поубавилось, – рассказали «Гудку» в одной из угольных компаний. – Но на отдельных станциях их всё равно очень много».

В качестве примера называется Томь-Усинская ГРЭС, завод на которую осуществляется с территории Красноярского края. Прибывающие под выгрузку вагоны принадлежат различным операторам. «Но нельзя здесь оставить одного оператора, с которым дороге, конечно, было бы удобно работать. Такой расклад стал бы поводом для разбирательств на уровне антимонопольной службы и судов с другими операторами, которых не пустят на этот

маршрут», – заявил источник в угольной компании.

Поэтому железнодорожники предложили угольщикам создать рабочие группы по определению перерабатывающих способностей мест выгрузки в зависимости от сезона и технического состояния оборудования. Это позволит обеспечить приём заявок на погрузку от предприятий с учётом реальной перерабатывающей способности и снизит негативные последствия от занятия инфраструктуры вагонами в ожидании выгрузки.

АЛЕКСАНДР ШИРОКОВ
Новосибирск

Справка «Гудка»

В 2012 году Кузбасским регионом отправлено более 220 млн тонн грузов – максимальный результат за последние два десятилетия. Уровень 2011 года превышен на 3 млн тонн. При этом размеры перевозок основного груза – каменного угля – по сравнению с рекордным за всю историю Кузбасса 2011 годом возросли на 2,5% и составили 192 млн тонн. 18 ноября 2012 года ЗСЖД поставила новый рекорд, когда погрузили за сутки 8733 вагона угля, что превысило установленный план почти на 600 вагонов. А среднесуточное отправление угля в ноябре составило более 8400 вагонов.

Судьба

Перерыв на войну

Любая профессия хороша, лишь бы не под пулями

ОПЕРАТОР ДЕФЕКТОСКОПНОЙ тележки Тайгинской дистанции пути Западно-Сибирской дороги Владимир Лысков знает уникальный рецепт плова. Блюдо готовится в горах под обстрелом – из риса, мяса, специй и осколков крупнокалиберного снаряда.

С железной дорогой Владимир познакомился ещё в юности – вместе с братом он помогал отцу-связисту.

«Тогда оптоволоконной связи не было, поэтому тянули провода по деревянным столбам, – вспоминает Лысков. – Весной, когда жгут траву вдоль путей, папе приходилось одновременно и линию тянуть, и столбы защищать от огня. Вот мы таялками да лопатами и выкорчёвывали всякую растительность».

Проникнувшись уважением к труду путейцев, парень в 1983 году поступил после 8-го класса в Тайгинский железнодорожный техникум, где выучился на энергетика, а заодно и получил аттестат о среднем образовании. Последние полгода учёбы проходил преддипломную практику на тяговой подстанции. Только окончил техникум, как в 1986 году получил повестку в военкомат.

У призывного пункта в Кемерове собрались около 80 молодых тайгинцев, и, как водится, никто не знал, что их ожидает впереди. Первую партию определили служить на Кубу. Вторую – в Чернобыль. А вот третьей группе, в которой оказался Владимир, ничего не говорили до последнего.

«Офицеры шутили: мол, вам больше всех повезло, почти в пионерский лагерь поедете, – рассказывает Владимир. – И дей-



ствительно, учебка в украинском городе Жмеринке была довольно приятным местом».

Новобранцев готовили в повара. У солдат было полное ощущение, что они будут служить в офицерских столовых. Торты с кремовыми розочками, салаты, фруктовые желе...

Правда, ходили слухи про Афганистан, но им никто не верил. Однако как-то утром новоиспечённых поваров погрузили в самолёт и отправили в Ташкент. А спустя неделю Лысков с сослуживцами оказался уже в Кабуле.

Владимир служил в артиллерии. Все свои боевые задания помнит до сих пор. Когда рассказывает про войну, по коже бежит холодок. Хотя Лысков описывает всё сдержанно, без эмоций, говорит как о чём-то

будничном. Но именно поэтому картина кажется ещё более пугающей.

«Едем на «КамАЗах» через горный перевал. Дорога узкая: один неверный поворот руля – и полетишь в пропасть. Нервы, словно гитарные струны, натянуты, и молишься, чтобы не обстреляли. Но даже если повезло в дороге, как только примешь расчёт, окопаешься, «духи» тут же начинают поливать огнём», – вспоминает Владимир.

Артиллерийский обстрел, как правило, начинался, именно когда повар начинал готовить обед – такая тактика была у противника. Чистит кашевар лук, замачивает рис, шинкует морковку – а вокруг снаряды рвутся. Как-то под Кандагаром чуть было прямо в полевую кухню не попали.

«Я казан с раскалённым маслом в охапку – и бежать. Война войной, а обед по расписанию», – улыбается Лысков.

Любой солдат подтвердит, что обычные домашние блюда на войне кажутся в сто раз вкуснее. Вот и готовил Владимир то борщ, то макароны по-флотски, то вермишелевый суп. Продуктов отпускали не то чтобы много, приходилось искать дополнительные ресурсы. Бывало, вертолётчики прямо с воздуха сбрасывали барана – это был настоящий праздник.

Но рядом с этим праздником ходила смерть. Владимиру никогда не забыть случай, как ребята мирно сидели у костра, пили чай, пели песни. Где-то на втором куплете прилетел снаряд, и на земле стало шестерыми людьми меньше...

Лысков вернулся домой через два года без единой царапины, с медалью «За боевые заслуги». Решил вернуться на железную дорогу. Однако обратно на подстанцию уже не тянуло. Сосед работал оператором дефектоскопной тележки в путевой дистанции и позвал Владимира помощником.

«Я думал, это временно. Осмотрюсь – найду работу повыгоднее, – признаётся Лысков. – Но, как говорится, нет ничего более постоянного, чем временное. В том же году перевели из помощников в операторы, и стало гораздо интереснее».

Владимир уже 25 с лишним лет ловит шумы, отражающие дефекты рельсов. Операторы по звукам определяют рисунки – за смену около 20. Это внутренний дефект, в головке рельса выходящий на поверхность. Для этого нужен почти музыкальный слух.

В Тайгинской дистанции пути Лыскова считают настоящим мастером своего дела. По словам её начальника Максима Подкопного, Владимир досконально знает дефектоскопную тележку и всю технологию осмотра пути. Кроме того, Лыскова считают единственным оператором подразделения, идеально проводящим вторичный осмотр, если после первичного возникают вопросы.

Старший сын Лыскова, Алексей, пошёл по стопам отца – работает в вагонном депо Тайга. Правда, дочь Татьяна предпочла «железке» фотодело, но это Владимира не смущает. Он считает, что любая работа хороша, лишь бы её делали с душой. И, конечно, не под пулями.

Анатолий Болдырев, соб. корр. «Гудка»
Тайга – Кемерово
Фото автора

Программное обеспечение для ВЭД и ж/д логистики



С Днем защитника Отечества!
С праздником мужества,
побед, достоинства и чести!

23
ФЕВРАЛЯ

www.CTM.ru

реклама

УВАЖАЕМЫЕ
МУЖЧИНЫ!

ОТ ИМЕНИ ОАО «СЕВЕРНАЯ ПРИГОРОДНАЯ
ПАССАЖИРСКАЯ КОМПАНИЯ»
И ОТ СЕБЯ ЛИЧНО ПОЗДРАВЛЯЮ ВАС

С ДНЕМ ЗАЩИТНИКА ОТЕЧЕСТВА!



С уважением,
и.о. генерального
директора
А.В. Шеленков



23 ФЕВРАЛЯ – это символ мужества и патриотизма. Это день деятельных, сильных и ответственных мужчин. Мужчин, которые защищают от трудностей и невзгод свою Родину, свои семьи, несут ответственность за настоящее и делают все возможное, чтобы будущее было перспективным.

В этот праздничный день примите самые искренние пожелания успехов в работе, крепкого, как северные морозы, здоровья, надежного тыла, удачи во всех начинаниях! Уверенности и стабильности в завтрашнем дне, мирных забот, ясного неба!

реклама

Сигнализация
Централизация
Бомбардье

С Днем
защитника
Отечества!



В праздник воинской доблести, мужества
и героизма примите искренние пожелания крепкого здоровья,
благополучия, мира и уверенности в будущем,
новых творческих идей и профессиональных успехов!

ООО «Бомбардье Транспортейшн (Сигнал)»
Россия, 129344, Москва, ул. Летчика Бабушкина, вл. 1, стр. 2
Телефон: +7 (495) 925-53-70/71
Факс: +7 (495) 925-53-75
www.ru.bombardier.com

BOMBARDIER
the evolution of mobility

ПУЛЬТ
УПРАВЛЕНИЯ



Журнал для тех,
кто ПРИНИМАЕТ РЕШЕНИЯ

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА УПРАВЛЕНИЯ
ОТРАСЛЕВОЙ КОМПАНИЕЙ:
АНАЛИТИКА, МЕТОДОЛОГИЯ, ПРИМЕРЫ

Дополнительная информация:
+7 (499) 262-89-69

PODPISKA@GUDOK.RU

реклама

Дорогие друзья!
От всего сердца поздравляем вас
с праздником!



Желаем вам новых успехов
в мирном труде на благо страны,
счастья, крепкого здоровья,
благополучия и уверенности в будущем!

Группа компаний «СК МОСТ»



С Днём защитника Отечества!

Вехи

Три войны машиниста

Пройдя сквозь бои и потери, он остался верен своей дороге

Машинист автомотрисы Новочеркасской дистанции электроснабжения Владимир Касбанов на 19 лет прервал свою железнодорожную карьеру, поменяв локомотив на танк.

От «железки» до «железки» он прошёл Афганистан, Карабах и Чечню. Прошло уже много лет, но Касбанову до сих пор вспоминаются клубы непроницаемой афганской пыли, замешенной на удушающей жаре, и непролазная, засасывающая осенняя грязь чеченских равнин.

«Четверть века прошло, а пыль до сих пор не перенешу, нигде больше такого не встречал», – улыбается он.

Военная служба для Владимира началась в 1976 году. Два года прослужил оператором-правщиком в ракетной части под Елгавой в Латвии. Именно там появилась мысль связать будущую жизнь с железной дорогой.

«Со мной в части служил парень из Батайска, он перед призывом окончил местный железнодорожный техникум, обучился на машиниста, – рассказывает Владимир. – И так интересно говорил об этой профессии, что к концу службы я уже был абсолютно уверен, куда пойду на гражданке».

После демобилизации Владимир отправился в Батайск. Поступил в техникум, через пару лет с успехом окончил его. Получил документы на работу помощником машиниста тепловоза и электровоза. До 1983 года работал в депо помощником машиниста на грузовых поездах.

В 1983-м в Казачьих Лагερях, небольшом посёлке под Новочеркасском, формировалась



Семья – крепкий тыл Владимира Касбанова

танковая дивизия, в которую набирали специалистов.

«У меня тогда были проблемы с жильём, а военные сразу давали квартиру, – вспоминает Владимир. – Вот и пришлось сменить профессию. Отправили в Ленинград, где окончил школу прапорщиков, и вернулся в дивизию».

В 1987 году, когда проходил очередной набор добровольцев для службы в Афганистане, Владимир подал рапорт с просьбой о командировке в эту горячую во всех смыслах страну. И интересно было, и попробовать

что-то новое хотелось, да и по деньгам, в которых отчаянно нуждалась молодая семья, выходило неплохо.

Владимир отправился в командировку в качестве инструктора по химической защите. Его часть занималась охраной аэродрома в Джелабаде и боевым охранением колонн на маршрутах Джелабад – Кабул, Кабул – Саланг и обратно.

Если боевое охранение было актуально практически на лю-

бой точке маршрута, то химзащита была особенно важна в тоннеле Саланга. Ко времени службы Владимира тоннель уже унёс жизни около 200 со-

В Афганистане больше всего поражали количество оружия у местных жителей и вездесущая пыль

ветских солдат, задохнувшихся в нём от выхлопов или дыма.

«Маршруты были не самыми спокойными, – вспоминает Владимир. – Помимо

самого Саланга, ещё и переезжал Суруби, Чарикарская долина, или, как её называли, Чарикарская зеленка. Вдоль дороги регулярно попадалась сожжённая наша броня. Там же впервые увидел и то, что

и виноградниками, очистить полностью было нереально. Достаточно сказать, что только в одной из операций по её зачистке участвовали сразу две дивизии, были взяты в плен более полутора тысяч моджахедов, но покоя это не принесло. «Больше всего поражало количество оружия у местных. Едем через какой-нибудь кишлак, и практически у каждого что-то припасено. Кто-то пытается скрыть, некоторые в открытую держали. Орут что-то вслед по-своему, а что хотят, не разберёшь», – говорит Касбанов.

Афганская командировка продолжалась около года. В 1988 году Касбанов вернулся в Казачьи Лагерь. Но ненадолго. Уже полыхал Карабах, прогремел Сумгаит, а в 1990 году началась полномасштабная война. Для поддержания порядка и обеспечения безопасности мирных жителей часть Владимира перебросили туда.

«Местные и с одной стороны и с другой к нам относились вполне мирно, даже по-дружески, – уверяет он. – Колонны с беженцами и продовольствием, которые мы сопровождали, не трогали, но стоило колонне отправиться без армейского охранения – и её судьбу предсказать было невозможно. Мы же спокойно могли передвигаться и по армянской, и по азербайджанской территориям. Можно было без опаски отправиться в Баку и сесть на

ровали и на её месте создали дивизию особого назначения внутренних войск. И снова командировки, снова конвой. На этот раз Владимир Касбанов отвечал за снабжение частей боеприпасами, за доставку их со складов на передовые позиции. По сути, то же сопровождение. Четыре командировки по два месяца. Пришлось участвовать в боях за Бамут, при штурме Комсомольского.

«При штурме стоял такой грохот, что, казалось, от него одного никого в живых там остаться не могло, – вспоминает он. – Работали и авиация, и артиллерия, «Град», «Ураган». Но когда начали заходить в село, выяснилось, что не только боевики остались живые, но даже и часть домашней живности».

Чеченская кампания запомнилась в первую очередь непролазной грязью в сезоны дождей, когда ноги засасывало жидкое месиво. И ужасающими бытовыми условиями, в которых жили бойцы, особенно в сравнении с условиями, которые были в Афганистане, где присутствовали даже кондиционеры – необычайная по тем временам роскошь.

В 2002 году Владимир вернулся на железную дорогу. Правда, сначала пошёл работать монтером пути. Потом вернулся на локомотив, стал работать на автомотрисе. Сперва в Шахтах, потом ближе к дому, в Новочеркаске. Здесь работает и по сей день.

Игорь Евдокимов,
Соб. корр. «Гудка»
Казачьи Лагерь
Фото из семейного архива Владимира Касбанова

Память

Локомотиву и человеку

В Алтайском крае подвижной состав носит имена героев



Присваивать тяговому подвижному составу имена погибших героев Великой Отечественной войны и локальных конфликтов в локомотивном депо Барнаул начали 12 лет назад.

Каждый год локомотив, маневровая техника, рельсовой автобус, электропоезд получали имя. Сегодня всех «именных» объединяет одно: работающие на них бригады очень ответственно и трепетно относятся к своим «подопечным».

«Вы бы видели, как ходят за ними ребята, – говорит хранитель фондов музея локомотивных депо и железной дороги на Алтае Александр Попов. – Каждую звезду, надпись восемь раз перепроверяют на предмет чистоты, качества нанесения краски. Знают – на них смотрят не только живые».

«Маневровый тепловоз ТЭМ18ДМ, который носит имя Анатолия Гостева, я недавно красил, – рассказывает начальник технического отдела локомотивного эксплуатационного депо Барнаул Виталий Экгардт. – И вообще, за этими машинами уход у нас особый».

Вроде бы буквы на бортах обычные, а вот истории жизней за ними стоят совсем не рядовые. Анатолий Гостев после окончания училища устроился

Пока на сети есть именная техника, остаётся и память об ушедших героях

работать помощником машиниста электровоза в депо Барнаул. В июне 1986-го ушёл в армию. Служил в афганском городе Гарdez, участвовал в пяти боевых операциях, дважды был в засадах и семь раз вылетал в составе разведгруппы для ведения воздушной разведки. 18 декабря 1987 года во время операции по открытию дороги на гору Хост, прикрывая отход взвода разведки, он получил тяжёлое ранение. Его немедленно отправили в госпиталь. Но усилия врачей были тщетны – через пять дней Анатолия не стало. Он награждён орденом Красной Звезды посмертно.

Сегодня на станции Шипуново часто видят тепловоз ТЭМ2УМ с именем Евгения Вести на борту. Он работал помощником машиниста. В 1996-м был направлен на службу в органы внутренних дел Алтайского края. В составе батальона милиции «Тигр» был в Чечне. Удостоен медалей «За отвагу» и «За охрану общественного порядка». В январе 2002-го попал в засаду в селении Чирй-Юрт. Евгений организовал оборону и вывод личного состава из зоны обстрела. Его действия спасли жизни многих однополчан. В том бою Евгений погиб. Он награждён орденом Мужества посмертно.

Из всех «именных» тружеников 11 закреплены за различными станциями Алтайского и Новосибирского регионов ЗСЖД. Как рассказал Виталий Экгардт, единственный рельсовый автобус, который носит имя старшего лейтенанта Александра Денисенко, был передан на Горьковскую дорогу.

Списаний среди «именных» не было. «Наши герои будут ходить ещё долго, так как отношение к ним особое, – считает машинист-инструктор депо Барнаул Андрей Кухтин. – Техника поддерживается в идеальном состоянии. Таблички, звёзды, надписи – всё это свято не только для локомотивных бригад, которые закреплены за подвижным составом, но и для всего депо. Ведь это память о ребятах, которые погибли ради нас с вами».

Такое же трепетное отношение и к электропоезду, носящему имя старшего лейтенанта Героя России Игоря Гурова. «Электричка работает, возит пассажиров, храня память о погибшем, – говорит начальник отдела перевозок ОАО «Алтай-пригород» Алексей Ващенко. – Невольно возникает ощущение, что человек, именем которого назван поезд, не умер. Он среди нас».

Александр Широков
Новосибирск

С ДНЕМ ЗАЩИТНИКА ОТЕЧЕСТВА!

23 февраля – праздник сильных и мужественных людей. Вы всегда сохраняете крепость духа, твердость характера и способность находить оптимальные решения в любой ситуации.

Пусть Вас всегда сопровождают боевой задор, стратегическая мудрость и тактическая смекалка, дома ждут надежный тыл, тепло близких и благосостояние!

www.npfb.ru
8 800 775 1520

БЛАГОСОСТОЯНИЕ
ПЕНСИОННЫЙ ФОНД

Лицензия №234/2 выдана ФСРР 22.03.2005

Праздничная реклама

Анонсы

**Интервью
Александр Кузьмин,
генеральный
директор ОАО «ФПК-
Логистика»**



На рынке грузобагажных перевозок появился новый игрок – ОАО «ФПК-Логистика», «дочка» ОАО «ФПК». В её задачах развитие непрофильного для материнской компании направления. Как превратить его в полноценный и прибыльный бизнес? На вопросы журналистов отвечает генеральный директор ОАО «ФПК-Логистика» Александр Кузьмин.
Понедельник – 09.15, 13.20, 17.20

**После смены
Раиса Пастушкова**



В первый раз она вышла на сцену в 60 лет в составе хора «Ветеран» города Грязи. Раиса Николаевна работала проводницей, объехала пол-Европы, а теперь ездит по городам и весям уже в качестве солистки хора. Ветеран не жалуется: фестивали, гастролы, цветы и поклонники – это её стихия.
Вторник – 08.20, 12.20, 16.20

**Мой путь
Александр Беспалов**



«Если бы мне предложили заново прожить жизнь, я бы прожил её так же», – заявил Александр Беспалов на встрече со студентами Курского железнодорожного техникума. Сорок с лишним лет назад начался его трудовой путь. Электромонтёр, бригадир, инженер, начальник дистанции. Александр Беспалов не пропустил ни одной ступеньки на своём пути. Его последняя должность – заместитель начальника Московской дороги. Условием успешной карьеры он считает детальное овладение всеми тонкостями железнодорожного дела.
Четверг – 09.45, 13.50, 17.50

**Специальный
репортаж
Путешествие в
Паровозию**



Паровозия – необычная игровая галерея в Москве. На площади более 100 кв. м около 500 объектов игрушечной железнодорожной инфраструктуры. Здесь станции, мосты, туннели, переправы, завод. Дети перевозят грузы и самостоятельно прокладывают пути, по которым одновременно могут курсировать 50 поездов.
Суббота – 08.00, 16.00

Герой

Ночные рейсы Греку

Илья был убеждён, что все люди должны жить у железной дороги



ФОТО: РЖД ТВ

Когда Илья Греку – машинист локомотивного депо им. Ильича – ещё только учился профессии, один из его преподавателей сказал: «Не спешите быть машинистом. Сначала убедитесь, что у вас всё хорошо – не плачут дети, взаимопонимание с женой и родителями налажено, дома уютно и спокойно. Хорошим машинистом можно быть только при полном духовном спокойствии». О том, как это правило помогает и в жизни, и на работе, Илья рассказал программе «Мой путь». Семья у Ильи большая – мама, папа, три брата и сестра. «Мы жили в 10 минутах ходьбы от железной дороги, и в тот момент мне казалось, что всё население нашей страны сосредоточено вокруг железных дорог. Я не понимал, как выживают те, рядом с которыми не было путей», – говорит машинист. Казалось бы, Илье суждено стать железнодорожником, однако понял он это не сразу – окончив школу, пошёл в армию. «Служба является точкой отсчёта в моей жизни. Там я определился совершенно точно – иду работать на железную дорогу», – поделился герой программы. Готовиться к экзаменам он начал сразу же, как вернулся из армии, и с лёгкостью поступил в МИИТ. Закончив первый курс, начал работать – не захотел сидеть на шее у родителей. «Я пришёл на дорогу слесарем третьего разряда, но уже на втором курсе института

попросил перевести меня на должность помощника машиниста. Мне подобрали специальный ночной график, первое время было безумно тяжело. Организм говорил: либо выпись и иди на учёбу, либо выпись и иди на работу. А выпастся не получалось никак», – рассказал Илья. Как признаётся машинист, ему не раз хотелось бросить работу. Но потом он переборол себя, втянулся, да и заработок был отличным стимулом трудиться. Герой программы признаётся, что факторов, по которым можно судить о качестве работы машиниста, очень много. Значение имеет всё, начиная от внешнего вида и заканчивая результатами расшифровки скоростемерной ленты. «Основное влияние на качество работы оказывает личное отношение машиниста к делу. Как только принял поезд, принял и ответственность за пассажиров, которые доверили тебе свою жизнь. Естественно, это большой груз, его надо нести достойно», – отмечает Илья. Подытоживая начало своего пути, Илья сказал: «Я окончил институт, стал машинистом. Сейчас мне нужно отработать какое-то время, а потом я рассчитываю повысить квалификацию, ну а дальше будет видно. Я должен к чему-то стремиться и в семье, и на работе, и в обществе, принести пользу своему делу. Это и есть путь, по которому я хочу идти».

КСЕНИЯ САМОЙЛОВА

Программа телеканала с 25 февраля по 3 марта (время московское)

Новости
с понедельника
по пятницу

в 00.00, 01.00, 02.00, 03.00, 04.00, 05.00, 06.00, 07.00, 08.00, 09.00, 10.00, 11.00, 12.00, 13.00, 14.00, 15.00, 16.00, 17.00, 18.00, 19.00, 20.00, 21.00, 22.00, 23.00

Понедельник
25.02.2013

00.35, 04.35, 20.35
Индустриальные музеи мира. Выпуск 19
01.30
Железные дороги мира. Индия
02.35
Зелёная планета. Выпуск 23
03.15, 07.15, 11.15, 13.15, 15.15, 17.15, 19.15
Бизнес-класс
03.30
Вода – линия жизни.
Царство приливов
05.30
Железные дороги мира. Индия
06.30, 10.55, 14.55, 18.15, 22.30
www.rzdrtv.ru
06.30
Россия из окна поезда.
Волга и Прикаспий
07.50, 11.50, 15.50
Парк культуры
08.15, 10.15, 12.15, 14.15, 16.15
Обзор газеты «Гудок»
08.30
Железные дороги мира.
Аляска, Канада
12.30
Россия из окна поезда.
Волга и Прикаспий
16.30
Железные дороги мира.
Дания, Швеция
19.35
Железные дороги мира. Индия
21.30
Россия из окна поезда. Волга и Прикаспий
22.35
Зелёная планета. Выпуск 23
23.30
Вода – линия жизни.
Царство приливов

Вторник
26.02.2013

00.35
Индустриальные музеи мира. Выпуск 20

01.30
Железные дороги мира. Греция
02.30
www.rzdrtv.ru
02.35
Зелёная планета. Выпуск 24
03.30
Вода – линия жизни.
Жёсткая вода
04.35
Индустриальные музеи мира. Выпуск 20
05.30
Железные дороги мира. Греция
06.30
Россия из окна поезда.
Путешествие по «Мурманке»
07.50, 11.50, 15.50
Парк культуры
08.15, 10.15, 12.15, 14.15, 16.15
Обзор газеты «Гудок»
08.30
Железные дороги мира.
Люксембург, Бельгия
12.30
Россия из окна поезда.
Путешествие по «Мурманке»
13.15, 15.15, 17.15, 18.15, 19.15
Обзор печати
16.30
Железные дороги мира.
Египет
19.35
Железные дороги мира. Греция
20.35
Индустриальные музеи мира. Выпуск 20
21.30
Россия из окна поезда.
Путешествие по «Мурманке»
22.35
Зелёная планета. Выпуск 24
23.30
Вода – линия жизни.
Жёсткая вода

Среда
27.02.2013

00.35
Индустриальные музеи мира. Выпуск 21
01.30
Железные дороги мира.
Австрия, Зальцбург
02.35
Зелёная планета. Выпуск 25
03.30
Вода – линия жизни.
Морское пограничье
04.35
Индустриальные музеи мира. Выпуск 21

05.30
Железные дороги мира. Австрия, Зальцбург
06.30
Россия из окна поезда.
Красноярская дорога. По следам русских первопроходцев
07.50, 11.50, 15.50
Парк культуры
08.15, 10.15, 12.15, 14.15, 16.15
Обзор газеты «Гудок»
08.30
Железные дороги мира.
Дания, Швеция
12.30
Россия из окна поезда.
Красноярская дорога. По следам русских первопроходцев
13.15, 15.15, 17.15, 18.15, 19.15
Обзор печати
16.30
Железные дороги мира.
Испания
19.35
Железные дороги мира.
Австрия, Зальцбург
20.35
Индустриальные музеи мира. Выпуск 21
21.30
Россия из окна поезда.
Красноярская дорога. По следам русских первопроходцев
22.35
Зелёная планета. Выпуск 25
23.30
Вода – линия жизни.
Морское пограничье

Четверг
28.02.2013

00.35, 04.35
Индустриальные музеи мира. Выпуск 22
01.30
Железные дороги мира.
Германия
02.35
Зелёная планета. Выпуск 26
03.30
Вода – линия жизни.
На побережье
05.30
Железные дороги мира.
Германия
06.30
Россия из окна поезда.
На границе дикого поля.
Мещера
07.50, 11.50, 15.50
Парк культуры
08.15, 10.15, 12.15, 14.15, 16.15
Обзор газеты «Гудок»

08.30
Железные дороги мира. Египет
10.35, 14.35, 18.35, 22.15
«Локо», вперёд!». Спортивное обозрение
12.30
Россия из окна поезда. На границе дикого поля. Мещера
13.15, 15.15, 17.15, 18.15, 19.15
Обзор печати
16.30
Железные дороги мира. Португалия
19.35
Железные дороги мира.
Германия
20.35
Индустриальные музеи мира. Выпуск 22
21.30
Россия из окна поезда. На границе дикого поля. Мещера
22.35
Зелёная планета. Выпуск 26
23.30
Вода – линия жизни. На побережье

Пятница
01.03.2013

00.35
Индустриальные музеи мира. Выпуск 23
01.30
Железные дороги мира.
Швейцария, Люцерн
02.15
«Локо», вперёд!». Спортивное обозрение
02.35
Зелёная планета. Выпуск 1
03.30
Вода – линия жизни.
На морском дне
04.35
Индустриальные музеи мира. Выпуск 23
05.30
Железные дороги мира.
Швейцария, Люцерн
06.30
Россия из окна поезда.
Северный и Полярный Урал
07.50, 11.50, 15.50
Парк культуры
08.15, 10.15, 12.15, 14.15, 16.15
Обзор газеты «Гудок»
08.30
Железные дороги мира.
Испания
12.30
Россия из окна поезда.
Северный и Полярный Урал

13.15, 15.15, 17.15, 18.15, 19.15
Обзор печати
16.30
Железные дороги мира.
Канада
19.35
Железные дороги мира.
Швейцария, Люцерн
20.35
Индустриальные музеи мира. Выпуск 23
21.30
Россия из окна поезда.
Северный и Полярный Урал
22.35
Зелёная планета. Выпуск 1
23.30
Вода – линия жизни.
На морском дне

Суббота
02.03.2013

00.00
«Вот моя деревня...». Художественный фильм (16+)
01.30
Железные дороги мира.
Италия, Швейцария
02.00
«Тайны века. ЧП в секретном городе». Документальный фильм
02.55
Зелёная планета. Выпуск 2
03.30
Вода – линия жизни.
У побережья
04.35
Индустриальные музеи мира. Выпуск 24
05.30
Железные дороги мира.
Шотландия, Эдинбург
06.00
«Шла собака по роялю». Художественный фильм (12+)
07.30
Россия из окна поезда.
На границе дикого поля.
Мещера
08.35
Индустриальные музеи мира. Выпуск 25
09.25
Парк культуры
09.35
Зелёная планета.
Выпуск 3
10.00
Маршрут выходного дня.
Абрамцево
10.30
Железные дороги мира. Англия

11.00
«Локо», вперёд!». Спортивное обозрение
11.30
Россия из окна поезда.
На границе дикого поля.
Мещера
12.00
«Локо», вперёд!». Спортивное обозрение
13.35
Индустриальные музеи мира. Выпуск 26
14.00
«Тайны века. ЧП в секретном городе». Документальный фильм
15.35
Зелёная планета. Выпуск 4
16.30
Железные дороги мира.
Швейцария
17.30
Россия из окна поезда.
На границе дикого поля.
Мещера
18.00
«Вот моя деревня...». Художественный фильм (16+)
19.30
Железные дороги мира.
Италия, Швейцария
20.00
«Тайны века. ЧП в секретном городе». Документальный фильм
21.30
Россия из окна поезда.
Путешествие по «Мурманке»
22.00
Маршрут выходного дня.
Абрамцево
22.35
Зелёная планета. Выпуск 5
23.00
«Локо», вперёд!». Спортивное обозрение
23.30
Вода – линия жизни.
У побережья

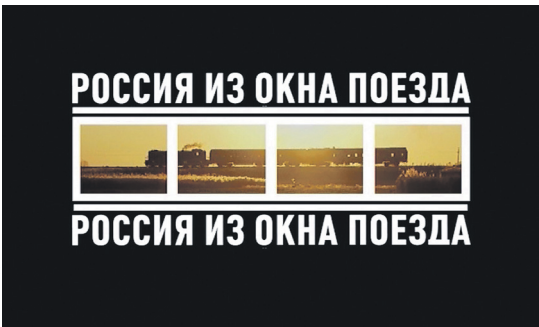
Воскресенье
03.03.2013

00.00
«Скорость». Художественный фильм (12+)
01.35
Железные дороги мира. Шотландия, Эдинбург
02.00, 14.00, 20.00
«А короче – БАМ». Документальный фильм
02.45
Зелёная планета. Выпуск 3

03.30
Вода – линия жизни.
Подводный город
04.35
Индустриальные музеи мира. Выпуск 25
05.00
«Локо», вперёд!». Спортивное обозрение
05.30
Железные дороги мира.
Англия
06.00
«Руки вверх!». Художественный фильм (6+)
07.30
Россия из окна поезда.
Северный и Полярный Урал
08.35
Индустриальные музеи мира. Выпуск 26
09.25
Парк культуры
09.35
Зелёная планета. Выпуск 4
10.00
Маршрут выходного дня.
Петергоф
10.30
Железные дороги мира.
Швейцария
11.30
Россия из окна поезда.
Северный и Полярный Урал
12.00
«Шла собака по роялю». Художественный фильм (12+)
13.35
Индустриальные музеи мира. Выпуск 1
15.35
Зелёная планета. Выпуск 5
16.30
Железные дороги мира.
Норвегия
17.30
Россия из окна поезда.
Северный и Полярный Урал
18.00
«Скорость». Художественный фильм (12+)
19.30
Железные дороги мира.
Шотландия, Эдинбург
20.45
Индустриальные музеи мира. Выпуск 2
21.30
Россия из окна поезда.
Красноярская дорога.
По следам русских первопроходцев
22.00
Маршрут выходного дня.
Петергоф

Тема

Путешествие длиною в сто лет



Десятки тысяч километров пути, более 30 экспедиций за 3,5 года съёмок, тысячи метров отснятой плёнки, работа в экстремальных условиях – от полярных пустынь до соляных озёр, тяжелейшее испытание для людей и техники.

Фото- и кинопроект «Россия из окна поезда» представил уникальный портрет страны. За время путешествий корреспонденты объездили немало окраинных земель страны и побывали в самых труднодоступных её регионах. Одно из самых интересных своих путешествий авторы начали из Нижнего Новгорода – главного города Горьковской дороги. Московско-Нижегородскую ветку построили одной из первых в России. На заре железнодорожной эры поездка по ней почиталась среди истинных ценителей не меньше, чем классическое путешествие из Петербурга в Москву. По этому ностальгическому маршруту зрители программы смогут отправиться, посмотрев выпуск «Россия из окна поезда. Нижний Новгород». «Нижний, впадая в спячку зимой, когда вставала река, просыпался во всей своей силе, когда начиналась навигация и проходила Нижегородская ярмарка. И только железная дорога в корне изменила ритм жизни этого города», – отмечает фотограф и путешественник Антон Ланге. Теперь сложно представить, что 100 лет назад путешествие из Нижнего в Москву было настоящим приключением. А вот поездка, которую совершают авторы, кажется на удивление быстрой. «Пассажир поезда, путешествующий по европейской части России, очень редко задумывается о том, какие важные исторические или географические границы он вместе с этим поездом пересекает. Казалось бы, тянется за окном обычный среднерусский пейзаж, а на самом деле в этих местах очень много интересного, нужно только присмотреться», – уверен Антон. Смотрите цикл фильмов «Россия из окна поезда» 25 февраля – 1 марта в 12.30, 18.30 и 21.30, а также 2–3 марта в 07.30, 11.30, 17.30 и 21.30

Чемпионы

Быстрая дорога в Сочи

ЗАВЕРШИВШИЙСЯ МЕЖДУНАРОДНЫЙ СЕЗОН ПОЛУЧИЛСЯ УДАЧНЫМ ДЛЯ НАШИХ СКЕЛЕТОНИСТОВ И БОБСЛЕИСТОВ



Александр Третьяков и Дмитрий Труненокв, представляющие Центральный спортивный клуб «Локомотив», не раз добивались успеха на крупных соревнованиях. Итоги их выступления подвёл главный тренер клуба по бобслею и скелетону Роман Орешников.

– Давайте начнём с Александра Третьякова, который недавно впервые в истории российского спорта стал чемпионом мира в скелетоне. – Да, Саша порадовал. Его победа в Санкт-Морице – огромный успех. Он ведь опередил лидера последних сезонов – Мартина Дукурса из Латвии. – Но затем, уже на этапе Кубка мира в Сочи, пусть и немного, но Третьяков тому же Дукурсу уступил. С чем это может быть связано?

– После таких серьёзных соревнований, как чемпионат мира, выступать тяжело. Я знаю это по собственному опыту. После него настрой на другие старты может быть немного другим. Возможно, Саша немного расслабился.

– Александру по силам обыгрывать Дукурса регулярно, а не раз в году, пусть и на чемпионате мира?

– Не сомневаюсь в этом. Хотя у Мартина есть определённое преимущество. Судите сами: скелетоны у Дукурса и Третьякова примерно одинаковые, Мартину их делает отец, а Саша с этого года выступает на немецкой машине. Но! В Латвии, в Сигулде, есть своя трасса. И на ней без проблем тот же Дукурс-старший или его сыновья – как вы знаете, у Мартина есть брат Томас, тоже известный спортсмен, – могут обкатать скелетон, испытать какие-то новшества. У нас же трассы далеко. Третьяков, например, живёт в Красноярске, что от того же Сочи далековато. С этим пока ничего не поделаешь. Но я не сомневаюсь, что на Олимпиаде Александр будет бороться за «золото».

– Теперь перейдём к бобслею. Наш сильнейший экипаж-четвёрка с пилотом Александром Зубковым, где одним из разгоняющих является Дмитрий Труненокв, на чемпионате мира занял второе место.

– Серебряные медали – большое достижение, ведь выше в четвёрках на

Роман Орешников (внизу) со своими подопечными – Кириллом Готовцевым, Никитой Трегубовым, Сергеем Кравцовым, Дмитрием Ржанниковым (слева направо)

соревнованиях подобного уровня мы не поднимались. Был шанс и на первое место. Но вы, наверное, и сами видели, что в третьей попытке Зубков допустил небольшую оплошность в пилотировании. Возможно, потерянных мгновений и не хватило для того, чтобы стать первыми. Но Александр – пилот очень опытный, и я не сомневаюсь, что на Играх в Сочи у нас будет в этом виде программы медаль. Что касается лично Дмитрия Труненоква, то он провёл очень отличный сезон. Об этом можно говорить не только потому, что он выиграл «серебро» в Санкт-Морице и одержал много побед на Кубке мира. Тестирования, которые регулярно проводятся в сборной, по-

разбирает все эти вопросы, сидят в основном немцы.

– Выход здесь один – самим придумать ноу-хау, которое поможет нам показывать высокие результаты. Давайте так же, как и немцы, «поиграем» с металлом. Когда я сам выступал, ситуация была схожей. Порой не хватало каких-то мелочей, изюминки, чтобы победить. Насколько я знаю, наша Федерация бобслея и скелетона вот эту изюминку сейчас и ищет. Будем надеяться, что к Олимпиаде найдёт.

– Ещё один представитель ЦСК «Локомотив» – разгоняющий Николай Хренков – был призёром этапа Кубка мира, но затем из-за проблем со здоровьем выбыл из строя и на

У наших скелетонистов и бобслеистов есть время, чтобы прикатать трассу в Сочи. Это поможет им удачно выступить на Олимпиаде

казали, что он является сильнейшим разгоняющим в команде. – Есть нюанс: на недавнем этапе Кубка мира на олимпийской трассе в Сочи Зубков с Труненоквым в соревнованиях двоек в призыёры вообще не попали, а в четвёрках поделили третье место с другим нашим экипажем – Александра Касьянова. Победили же немцы, которые фактически впервые вышли на сочинскую трассу.

– Да, звоночек серьёзный. С другой стороны, у наших ребят есть время для подготовки. После чемпионата России, который пройдёт в Сочи в начале марта, бобслеисты и скелетонисты, входящие в сборную, будут прикатывать трассу. Это должно им помочь добиться успеха на Играх. – Ходили разговоры, что экипажи сборной Германии использовали какие-то хитрости с коньками для бобов, благодаря чему и одержали победы.

– Как говорится: «Не пойман – не вор».

– Так ведь пытались поймать. Писали протесты, но без толку. Ведь в технической комиссии, которая и

чемпионат мира поехал только за пасным. Каковы его перспективы?

– Я по себе знаю, как это бывает сложно, когда ты, будучи одним из ведущих спортсменов сборной, по каким-то причинам попадаешь в запас. Но я уверен, что Коля справится с ситуацией. Не такой он человек, чтобы опускать руки. Впереди – летняя подготовка, во время которой он наверняка будет работать с полной самоотдачей. Будут тесты, контрольные старты, по итогам которых и будут формироваться экипажи для Сочи. Николаю по силам пробиться в олимпийский состав.

– Каковы перспективы на чемпионате России молодых представителей «Локомотива» – скелетониста Никиты Трегубова, бобслеистов Сергея Кравцова и Дмитрия Ржанникова?

– На самом чемпионате выступают все наши звёзды, и молодым нашим ребятам соперничать с ними на равных будет сложно. Но в Сочи также пройдёт молодёжное первенство России, и вот там и смогут проявить себя Трегубов и Ржанников с Кравцовым.

БЕСЕДОВАЛ РОМАН ВИШНЁВ

Футбол

Под солнцем Испании

МОСКОВСКИЙ «ЛОКОМОТИВ» ПРОДОЛЖАЕТ ПОДГОТОВКУ КО ВТОРОЙ ЧАСТИ ПЕРВЕНСТВА РОССИИ

ТРЕТИЙ В НЫНЕШНЕМ ГОДУ СБОР КОМАНДА ПРОВОДИТ В ИСПАНСКОЙ ЭСТЕПОНЕ.

Футболисты под началом Славена Билича трудятся основательно – две тренировки в день. Но матчи чемпионата страны, где «Локомотиву» предстоит побороться за призовые места, не за горами, поэтому акцент тренерский штаб делает уже на технико-тактические моменты. Например, накануне товарищеского матча против чемпиона Болгарии «Лудогорца» в конце вечерней тренировки прошла двусторонняя игра, где блеснул Дмитрий Торбинский, забивший гол и отдавший две результативные передачи.

Отлично провёл Дмитрий и встречу с «Лудогорцем». Именно благодаря его активным действиям команда провела несколько опасных атак, одна из которых и увенчалась успехом. За нарушение в своей штрафной в ворота болгар был назначен пенальти, который и реализовал Александр Самедов. Во втором тайме на поле появились Роман Павлюченко и Денис Глушаков, которые своими неординарными действиями вскрыли голову обороне соперника. В итоге ещё два мяча после ударов Павлюченко и Майкона влетели в ворота болгар, и «Локомотив» победил – 3:1.

– Соперник начал встречу агрессивно, что стало для нас большой неожиданностью, – рассказал после матча Майкон. – Но затем мы сыграли активнее и завладели инициативой. Чувствуется, что наша команда постепенно набирает форму. Кстати, гол Майкона стал хорошим подарком футболисту к дню рождения, который бразилец отметил на следующий после игры день, – форварду исполнилось 23 года.

Память

Великолепная тройка

НА ДНЯХ В ЦСКА ОТКРЫЛАСЬ ЭКСПОЗИЦИЯ, ПОСВЯЩЁННАЯ ВАЛЕРИЮ ХАРЛАМОВУ, ВЛАДИМИРУ ПЕТРОВУ И БОРИСУ МИХАЙЛОВУ

Мероприятие было посвящено 65-летию со дня рождения двукратного олимпийского чемпиона, восьмикратного чемпиона мира Валерия Харламова, при жизни признанного гением хоккея.

На торжественной церемонии в качестве почётных гостей присутствовали и Петров с Михайловым, и дети трагически погибшего почти 32 года назад в автокатастрофе Харламова – Александр и Бегонита. Посетил экспозицию, которая, кстати, будет открыта на постоянной основе, и заместитель председателя правительства Аркадий Дворкович. «Открытие этой выставки – большое событие. Понятно, что в основном она посвящена Валере. Но это справедливо», – отметил Владимир Петров, который играл в одном звене вместе с Харламовым и Борисом Михайловым как в ЦСКА, так и в сборной СССР.

Действительно, любители хоккея не только в России, но и в Канаде до сих пор восхищаются непревзойдённым мастерством Харламова. Причём не только те, кому посчастливилось воочию наблюдать за его гениальной игрой, но и нынешняя молодёжь. Благо есть записи и знаменитой серии СССР – Канада, и других матчей с участием Харламова. Кстати, ему, так же как и Петрову с Михайловым, не раз предлагали перебраться за океан и за большие деньги играть в Национальной хоккейной лиге, но никто из них о том, чтобы оставить свою страну, даже не подумал.

Но вернёмся на выставку. Чего здесь только нет! Перед глазами

зрителей в вещах и фотографиях предстала практически вся жизнь легендарных хоккеистов. Свитера и коньки, их портреты, автографы. А вот и школьный аттестат Валерия Харламова. Представьте себе, в нём всего четыре тройки. По труду, русскому языку, истории и французскому языку, по всем остальным предметам – «хорошо» и «отлично».

После церемонии открытия прошёл матч памяти Валерия Харламова между ветеранами ЦСКА и звёздами советского и российского хоккея. В упорной борьбе по буллитам 4:3 выиграла команда «Все звёзды». За ЦСКА под 17-м номером Валерия Харламова выступал его сын Александр, в прошлом тоже известный хоккеист.

Надежда Гущина

Международный форум по торговой логистике и инвестициям

india TRADE LOGISTICS WEEK

ИНДИЯ – НОВЫЕ ПУТИ НА ЕВРАЗИЙСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ

Программа включает:

- 2 пленарных заседания
- Встречи в формате one2one
- Посещение ведущих компаний региона
- Выставка в формате EXPO

Дополнительные возможности:

- Индивидуальные и групповые программы
- Целевой маркетинг

Организатор:

Заявка на сайте:

www.shukra.com.ru

Контактная информация:

тел. +74959229920; +74999743280
e-mail: moscow@shukraevents.com

При поддержке:

Координационный Совет по Транссибирским перевозкам

Координационное транспортное совещание государств – участников Содружества Независимых Государств (КТС СНГ)

Ситуация

Борьба идёт

Активисты движения «Молодая гвардия Единой России» провели в Москве у здания Олимпийского комитета России пикет против решения Исполкома Международного олимпийского комитета исключить спортивную борьбу из программы Игр-2020. Участники акции, среди которых был и олимпийский чемпион Атланты-96, чемпион мира и Европы Хаджимурад Магомедов, расстелили прямо на улице борцовский ковер. Сам Магомедов заявил, что решение чиновников МОК может привести к исторической ошибке, так как борьба стояла у истоков олимпийского движения ещё в античные времена. «Молодая гвардия» и дальше будет отстаивать спортивную борьбу. Уже подано уведомление на пикет около представительства Международного олимпийского комитета в Москве.

Владимир Суетин

Кроссворд

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

6. Этот великий вождь был последним из могикан. 7. Светочувствительная лента для фотоаппарата. 9. «Умное» название монетной решки. 11. Одежда последней степени изношенности. 13. Какой знак может «вырасти» на глазу? 15. Картина, на которую молятся. 16. Автомобиль Иванаыча и Сашка в сериале «Дальнобо́йщики». 17. Сбор денег и продукция с крестьян. 18. Аркан для ловли мустангов. 19. Исполнительница главной роли в фильме «Челюсти». 20. Норма, больше которой не дадут. 22. Этим газом пахнет нашатырный спирт. 24. Лошадиный темп туристов, путешествующих по Европе. 26. Здание городской управы с часами. 27. Глава семейства кеты и горбуши. 28. Эстрадный артист, исполнявший роли простых деревенских мужиков.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. В чём тяжело, если легко в бою? 2. Окаменевшая до полудрагоценного камня смола хвойных деревьев. 3. Каждый экземпляр в коллекции филателиста. 4. Рыба, похожая на змею. 5. Другое название двусмысленного намёка. 8. Учреждение, превращающее больных людей в здоровых. 10. В эту эпоху раскрутились и Рафаэль, и У. Шекспир, и многие другие. 12. Особа, не считающая «Мерседес» иномаркой. 14. Настил из брёвен в блиндаже. 15. Крутой поворот дороги, реки. 16. Продукт питания, на который мышь дуется. 21. Русский аналог французского аббата. 22. Чрезмерная самоуверенность в общении, разговоре. 23. В каком городе находится храм Василия Блаженного? 24. Командовавшая Индией индианка Индира. 25. Струна с поплавком, грузилом и крючком.

Составил Михаил Сергеев

Ответы на кроссворд за 20 февраля

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:
1. Компресс. 8. Лестница. 9. Сомбреро. 10. Привал. 11. Классик. 15. Подкалим. 17. Игрек. 19. Ванна. 22. Масло. 23. Гарнизон. 26. Номинал. 29. Резина. 31. Талисман. 32. Чванство. 33. Фиксация.

ПО ВЕРТИКАЛИ:
1. Кусок. 2. Мырма. 3. Еретик. 4. Слог. 5. Старуха. 6. Символ. 7. Разлом. 12. Логика. 13. След. 14. Боинг. 16. Иголка. 18. Запой. 20. Сани. 21. Гимнаст. 23. Горечь. 24. Разлад. 25. Войлок. 27. Немец. 28. Линия. 30. Штоф.

Гудок

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетельство ПИ № ФУ77-19219.

Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Роспотребнадзор. Индекс 50019. Сайт: www.gudok.ru, http://www.gudok.info E-mail: gudok@css-rzd.ru

Главный редактор: Александр Ретинин
Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересилькин, Марина Волкова, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)
Выпускающие редакторы: Анна Зограф, Марина Малюшанина
Редакторские отделы: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Егор Транский (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (наука), Юрий Сушков (информация), Владимир Тишко (культуры и спорта), Ирина Кузнецова (и.о. редактора отдела социальной политики и писем), Алексей Чекалов (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Крамкин (акцент)
Советник главного редактора: Валентин Запелован | Научный редактор: Анатолий Хадорцовский
Номер вёл Валерий Погорелый.

Телефоны отделов редакции: эксплуатация 624-69-35 | наука 624-63-14 | бизнес (499) 262-91-44 | социальной политики и писем 624-73-50, 624-73-76 | новостей (499) 262-92-34 | специальных корреспондентов 983-08-18 | культуры и спорта 624-69-34 | иллюстрации 624-75-72, 262-90-52 | корреспондентской сети (499) 262-58-69 | справочно-библиографический 624-77-79 | производственный 624-56-07, (499) 262-90-25 | бухгалтерия (499) 262-99-34 | секретариат 624-45-16 (г/ф), 983-08-18, (499) 262-26-53, (499) 262-15-56.

Телефоны собственных корреспондентов: Калининград (4012) 58-65-82 | Кемерово (3842) 32-21-65 | Москва (499) 262-18-66 | Новгород (8312) 48-46-74 | Новосибирск (383) 229-44-87 | Ростов-на-Дону (863) 259-55-25 | Самара (846) 303-49-97 | Санкт-Петербург (812) 457-69-45 | Саратов (8452) 41-66-64 | Хабаровск (4212) 77-80-29 | Челябинск (351) 268-41-09 | Ярославль (4852) 79-39-13. Рукописи не рецензируются и не возвращаются | При перепечатке ссылка на «Гудок» обязательна. Набрано и сверстано в РИЦ газеты «Гудок»

Выход в свет: 21 февраля 2013 года
Номер: 31 (25230) | Тираж: 198294 экз.
Время подписания по графику: 19.15
Подписано в печать: 18.50
Цена свободная
Адрес редакции: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Издатель: ОАО «Газета «Гудок» | Генеральный директор: Борис Калатин
Заместитель генерального директора: Сергей Шатовский
Отдел распространения: (499) 262-89-69, (495) 624-52-37 (факс)
Реклама: Наталья Гаврилова. Тел.: (495) 624-62-71, 641-05-66, факс: (495) 624-78-53. WebSite@gudok.ru
Интервью с рубрикой, избранной Темой шрифта, – на правах рекламы. Адрес издательства: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Отпечатано: ЗАО «Политеграфический комбинат «Скитер М» 143400 Московская обл., Красногорский район, д./п/о Красногорск-5, а/м «Баттле», 23 км [Заказ № 13-02-00377] Печатается в Москве: Архангельское, Астрханка, Барнаул, Волгоград, Воронеж, Екатеринбург, Иркутск, Казань, Калининград, Кислово, Красноярск, Мичалка, Нижний Новгород, Новосибирск, Омск, Оренбург, Петропавловск (Республика Казахстан), Ростов-на-Дону, Самара, Санкт-Петербург, Саратов, Славянск, Хабаровск, Челябинск, Чите и Ярославль.