

3. | ЭКСПЛУАТАЦИЯ

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

4. | Октябрьская

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

5. | Ветеран

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

8. | Спорт

Выступления лидеров ЦСК «Локомотив» обсуждают 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
транспортная
газета

Выходит
с 23 декабря
1917 года

Тираж
198294
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 поощрять 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 трёхстепенчатом контроле, вносить свой вклад в общее дело. Каждый год Роспотребнадзор 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, отменять 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



Фото: Павел ГОРБАЧЕВ

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

Вчера в здании ОАО «РЖД» прошло заседание комиссии Российской 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 добиваться 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 деятельность 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.

С точки 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 начинаютходить по твёрдым «ниткам» графика



Фото: Владимир Финогенов

Вячеслав Коржов,
и.о. начальника
Центра
управления
тяжёловыми
ресурсами
Северного
полигона

– Удалось ли Северной, Октябрьской, Московской и Горьковской магистралям договориться о вождении грузовых поездов по расписанию?

– Да, организовано ежесуточное следование по расписанию четырёх пар грузовых поездов на участке Костомушка – Кошта.

– Что это даёт?

– Увеличивается пропускная способность полигона в летнюю путьевую кампанию, а значит, ускорится пропуск предъявляемого вагонопотока. У ремонтников будет больше времени для приведения в порядок инфраструктуры. Экономим локомотивы и бригады. И клиент будет получать груз в чётко обозначенное время.

– Что планируется дальше?

– В конце февраля в Ярославле собирается 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 графикового 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 сетью протестируют портативные трибометры – устройства для определения качества смазки.

Наиболее действенный способ снижения бокового износа рельсов, стрелок и гребней колёс – их смазка. Однако эффективность нанесения смазки прежде приходилось оценивать на глаз.

«На рельсы наклеивался обыкновенный пластирь. И по его отпечатку определялась степень смазки. А применение рельсового трибометра ТПР-01 даёт не только точную оценку – после анализа его данных можно будет использовать средства для смазывания рельсов максимально эффективно», – рассказал «Гудок» 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 уверен прошёл проверку при минус 34 градусах. Вскоре мы начнём его активную эксплуатацию», – говорит начальник отдела смазки Забайкальской дороги Игорь Кавинин.

Наталья Плахотник, директор саратовского ООО «Электромеханический завод», где разрабатывался и производится ТПР-01, отметила, что трибометр – уникальный для российского рынка разработка. Устройства для промышленной эксплуатации с аналогичными функциями производятся только в США.

«По нашим расчётам, производство трибометра оккупится через пять лет. Экономический эффект достигается за счёт оптимизации режимов рельсомаскирования, в том числе подачи смазки, определения оптимальных мест установки смазчиков», – пояснила Наталья Плахотник.

Результатом тестирования станет база замечаний и предложений по усовершенствованию трибометра. Уже отмечена нехватка методологической базы, которая позволила 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

2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

21 февраля 2013 года

четверг

№ 31 (25230)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

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 Выюгин

Безопасность

Наказание не пугает

>Начало | 1

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

«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 Шайдулин. Председатель комитета Госдумы по транспорту Евгений Москвитин 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 простоять 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 Москвитин.

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

Экономия или качество

РЕГИОН ВЫБИРАЕТ АВТОБУСЫ



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

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

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

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

Уехать 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 – Ерофеев 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 будетходить поезд Белогорск – Шимановск. Он прекратит свою работу с введением дополнительного автобусного сообщения.

В компании «Экспресс Приморья» говорят, что пока комментировать эти инициативы

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. А 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, снежные 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 СМЕРTELНО ОПАСНЫМ НЕДУГОМ

ПРО ТРАГЕДИЮ НА СТАНЦИИ Салтыковская, где 18 января погибла молодая женщина Елена Соболева.

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



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. Часто 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 спецограждений 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 KUIMS (Республика Корея) доктор Мун Сух Парк подписали соглашение о сотрудничестве.

Врачи дорожной клинической больницы Хабаровск-1 и госпиталя KUIMS активно взаимодействуют уже четыре года. «За это время мы провели не сколько 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 часть – 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 Иванов

РЖДстрой

Уважаемые мужчины, воины, защитники!

Поздравляем вас с Днем защитника Отечества! С праздником, который многолетняя традиция ёщё советским временем превратила из чествования профессионального Воина в чествование Мужчин.

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 «РЖДстрой»

«Телефон доверия» «Гудок» для сотрудников ОАО «РЖД» – это служба, куда может обратиться любой работающий в компаниях, 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 (оплачиваются международный 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.



Реклама

Технология

Стимул зоркости

«ПАСПОРТ КАЧЕСТВА» ОСМОТРИЩИКА ПОВЫШАЕТ БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

В МАРТЕ НА СЕТИ БУДЕТ ВНЕДРЕН КОМПЛЕКСНЫЙ МЕТОД ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАБОТЫ ОСМОТРИЩИКОВ 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 Карапёв.

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

По итогам квартала определяются пять лучших работников ПТО, которые получают «Паспорт качества», а с ними и ряд привилегий. Так, на три месяца они освобождаются от всех текзанятий (сдача зачётов остаётся). А также не обязаны участвовать в опросах проводящих 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: А.Карпова/ИТАР-ТАСС

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 осмотрщика 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, распоряжение в течение месяца

Учётная ведомость демонстрирует отношение работника к обязанностям

Красноярск-Восточный число отказов техсредств снизилось на 20%.

Инициативу красноярцев

распространяют «Паспорт качества» на всю сеть.

В депо Красноярск-Восточный внедрили ещё одно новшество – систему кон-

троля качества предсменных инструктажей. В техклассах депо ведётся видеозапись инструктажа сменного мастера, материал выкладывается на общий сервер для руководства. «Сменный мастер должензнакомить 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 Карапёв. 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 пенсийных 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», уточнить удобное для звонка время, либо «Напишите 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 обём 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 присвоен высший рейтинг надёжности «A++» по данным рейтингового агентства «Эксперт РА» и рейтинг «AAA» (максимальная надёжность) согласно данным Национального рейтингового агентства (НРА).

реклама



**с днем
защитника
отечества**

реклама



**Поздравляем мужчин с Днем защитника Отечества!
Желаем жить в полную силу, трудиться, стоять на страже
благополучия семьи и Родины!
Успешного выполнения намеченных планов,
здравья 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, выражирующими «опасность» и «возможность». Этимология греческого *KRISIS* (переломный момент, поворотный пункт) восходит к глаголам «определять, судить».

Но как слово ни tolkay, 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 преодолевать 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



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 выплыть 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 разнайдке 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 мультилинирование инноваций отдельных предприятий (бережливое производство и рационализация).

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.

Галина Морозова,
корреспондент газеты
«Октябрьская магистраль»

привлекать на рельсы высокодоходные грузы, и таким образом будет увеличена выручка. Интересную информацию о размыщении сообщил по этому поводу заместитель начальника дороги по террито-риальному управлению в Мурманском регионе Игорь Поликарпов:

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

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

местных органов власти и клиентами. В Московском ре-гионе, как сообщил его руково-дитель Евгений Васин, уже на следующей неделе запла-нирована 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 про-гнозировать резкий спад.

«Мы живём не в условиях кризиса, а в условиях колосальной неопределённости», – уточнил начальник службы экономики и финансов Вадим Тихомиров. А это гораздо хуже. Потому что 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 предста-вил системный анализ теку-щей ситуации и препятствий в реализации антикризисных мер. Основными препятствиями, по его мнению, являются семь факторов. Из-за эко-номической нестабильности цели компании постоянно меняются. Самые доступные возмож-ности оптимизации затрат уже исчерпаны. Для полу-чения экономии эксплуата-ционных расходов необходимы значительные инвестиции. Начальник Дирекции по ремонту тягового подвижного состава Валерий Танаев проиллюстрировал этот тезис таким фактом: «Чтобы уйти от непроиз-водительных потерь от отказов дизелей (120 млн руб. за год), мне нужно 2,5 млрд руб. на замену агрегатов с истекшим сроком службы».

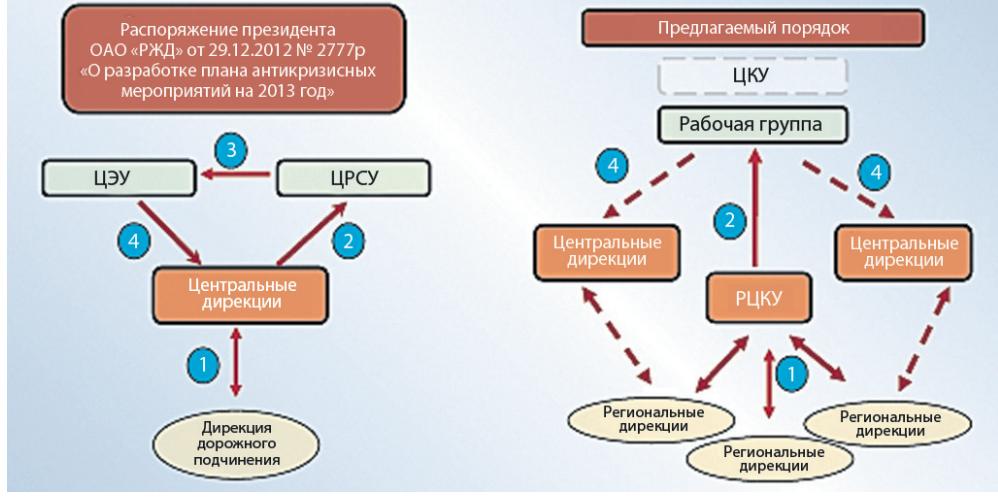
Немаловажным фактором представляется то обстоятельство, что (по формулировке Вадима Тихомирова) культура «некончаемого» сокращения издержек плохо повлияла на моральный дух сотрудников. Кроме того, реализация про-ектов затрудняется из-за не-

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 ка-сается вертикалей управления, то очень часто их внутренние стратегии не соотносятся с общими задачами. При фор-мировании 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.

В досье

СХЕМА РАБОТЫ ПО ОПТИМИЗАЦИИ РАСХОДОВ



Ситуация

Независимо от времени года

СЕЗОННОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК УГЛЯ РАЗГРУЗИТ ИНФРАСТРУКТУРУ

ЗАПАДНО-СИБИРСКАЯ ДОРОГА ОБРАТИЛАСЬ К КУЗБАССКИМ ГРУЗООПРАВИТЕЛЯМ С ПРОСЬБОЙ РАВНОМЕРНО РАСПРЕДЕЛИТЬ ОБЪЁМЫ ОТГРУЗКИ В ТЕЧЕНИЕ ГОДА, А ТАКЖЕ ВЛЮТНУЮ 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. Текущий 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 углепогрузочных 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 выгрузка идёт не столь интенсивно, а вот осенью и зимой складывается прямо противоположная картина. По отдельным



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 прямё-отправочных путей.

Ситуацию с простотом 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 потеря 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 взаима здесь оставлять 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

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 поставил 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.

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, перерабатывающих способы и способности и снижает негативные последствия от занятия инфраструктуры в ожидании выгрузки.

Александр Широков
Новосибирск

СУДЬБА

Перерыв на войну

ЛЮБАЯ ПРОФЕССИЯ ХОРОША, ЛИШЬ БЫ НЕ ПОД ПУЛЯМИ

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

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

«Тогда оптоволоконной связи не было, поэтому тянули провода по деревянным столбам, – вспоминает Лыков. – Весной, когда жгут траву вдоль путей, папе приходилось одновременно и линию тянуть, и столбы защищать от огня. Вот мы тяпками да лопатами и выкорчевывали 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 призывающего пункта в Кемерово собирались 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. – Идей-



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

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

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 Лыков с сослуживцами оказался уже в Кабуле.

Владимир служил в артиллерии. Все свои боевые задания помнил до сих пор. Когда рассказывает про войну, по коже бежит холодок. Хотя Лыков 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 морковь – 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. Войнавойной, а обед по расписанию», – ульбается Лыков.

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

Но рядом с этим праздничником 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 шестью людьми меньше...

Лыков 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 Лыков. – Но, как говорится, нет ничего более постоянного, чем времменное. 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 Лыкова считают настоящим мастером своего дела. По словам её начальника Максима Подокопного, Владимир до скончания земли знает дефектоскопную тележку и всю технологию осмотра пути. Кроме того, Лыковы считаются единственным оператором подразделения, идеально проводящим вторичный осмотр, если после первичного возникают вопросы.

Старший сын Лыкова, Алексей, пошёл по стопам отца – работает в вагонном депо Тайга. Правда, дочь Татьяна предпочла «железку» 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,
сб. 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

УВАЖАЕМЫЕ
МУЖЧИНЫ!
от имени ОАО «СЕВЕРНАЯ ПРИГОРОДНАЯ
ПАССАЖИРСКАЯ КОМПАНИЯ»
и от себя лично поздравляю вас

С ДНЕМ ЗАЩИТНИКА ОТЕЧЕСТВА!



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!

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

© Bombardier Inc. or its subsidiaries. All rights reserved.

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!

реклама

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 непропоницаемой афганской пыли, замешанный на удушающей жаре, и непролазна, засасывающая осенняя грязь чеченских равнин.

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

Военная служба для Владимира началась в 1976 году. Два года прослужил оператором-заправщиком 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 Лагерях, небольшом посёлке под Новочеркасском, формировалась



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

СЕМЬЯ – КРЕПКИЙ ТЫЛ ВЛАДИМИРА КАСБАНОВА

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

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

Если боевое охранение было актуально практически на лю-

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

того самого Саланга, ещё и перевал Сурubi, Чарикарская долина, или, как её называли, Чарикарская зелёнка. Вдоль дороги регулярно попадалась сожжённая наша броня. Там же впервые увидел и то, что

ветских солдат, задохнувшихся в нём от выхлопов или дыма.

«Маршруты были не са-

мьми спокойными, – вспо-

минает Владимир. – Помимо

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 скрыться, некоторые в открытое держали. Орут что-то вслед по-своему, а что хотят, не разберёшь», – говорит Касбанов.

Афанская командировка продолжалась около года. В 1988 году Касбанов вернулся в Казачий Лагерь. Но недолго. Уже полыхал Карабах, прогремел Сумгайит, 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 территории. Можно было без опаски отправиться в Баку и сесть на

трамвай Суруби, Чарикарская долина, или, как её называли, Чарикарская зелёнка. Вдоль дороги регулярно попадалась сожжённая наша броня. Там же впервые увидел и то, что

остаётся от танка после взрыва боекомплекта».

Долину периодически пыта-

лись защищать, но огромную

территорию, заросшую лесом

поезд Баку – Ростов. Проблем не было».

Через несколько лет полыхнула Чечня. К тому времени

танковую дивизию расформи-

лась. Игорь Евдокимов, соб. корр. «Гудка»
Казачий Лагерь
Фото из семейного архива
Владимира Касбанова

Память

Локомотиву и человеку

В Алтайском крае подвижной состав носит имена героев



Придавать 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, рельсовый 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 локомотивного депо и железнодорожной 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 Гардз, 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 селе Чири-Юрт. Евгений организовал оборону и вывёл личного состава из зоны обстрела. Его действия спасли жизни многих однополчан. В том бою Евгений погиб. Он награждён орденом Александра Широков Новосибирск 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.

Списаный 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, носившему имя старшего лейтенанта Героя России Игоря Гурова. «Электричка работает, возит пассажиров, хранит 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 ЗАЩИТИКА 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.npf.ru
8 800 775 1520

НПФ
БЛАГОСОСТОЯНИЕ
ПЕНСИОННЫЙ ФОНД

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 весит уже в качестве солистки хора. Ветеран не жалуется: фестивали, гастроли, 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. Электромонтер, 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, заводы. 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



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 люто 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, Илья 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

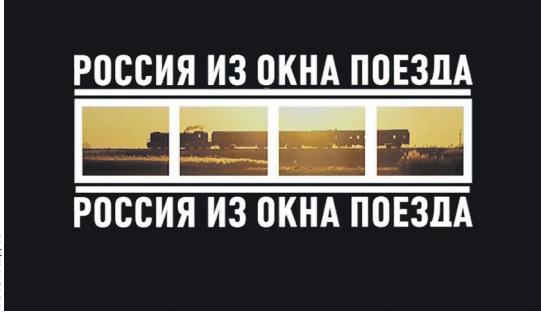
попросил перевести меня на должность помощника машиниста. Мне подобрали специальный ночной график, первое время было безумно тяжело. Организм говорил: либо выспись или на учёбу, либо выспись иди на работу. А выспаться не получалось никак», – рассказал Илья. Как признаётся машинист, ему не раз хотелось бросить работу. Но потом он переборол себя, втянулся, да и заработка 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, но и 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

ТЕМА

Путешествие длиною в сто лет

Десятки тысяч километров пути, более 30 экспедиций за 3,5 года съёмок, тысячи метров отнятой пленки, 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 почтилась 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, просыпалась во всей своей силе, когда начиналась навигация и проходила Нижегородская ярмарка. И только железнодорожная 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», – уверена 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

ПРОГРАММА ТЕЛЕКАНАЛА С 25 ФЕВРАЛЯ ПО 3 МАРТА (ВРЕМЯ МОСКОВСКОЕ)

Новости
с понедельника
по пятницу

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

03.30

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»

13.35, 11.50, 15.50

Парк культуры

18.15, 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

08.30

Железные дороги мира. Австрия, Зальцбург

20.35

Индустриальные музеи мира.

Выпуск 21

21.30

Россия из окна поезда.

Путешествие по «Мурманке»

13.15, 15.15, 17.15, 18.15, 19.15

Вода – линия жизни.

Морское пограничье

21.30

Россия из окна поезда.

Путешествие по «Мурманке»

23.30

Вода – линия жизни.

Царство приливов

12.30

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. 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

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

