

В девять городов России из Ростова-на-Дону придет праздничный «Поезд Победы»

Почётный железнодорожник призывает всех встать на защиту русского языка

28 апреля 2011 года www.gudok.ru
четверг www.gudok.info
№ 72 (24792) E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

ГУДОК



Ежедневная транспортная газета Выходит с 23 декабря 1917 года Тираж 137333 экземпляра

| От РЕДАКЦИИ

Польза кризиса

Федеральная служба по тарифам представила в правительство проект постановления о совершенствовании государственного регулирования цен на газ. Этот документ предусматривает их повышение к 2014 году до уровня европейских тарифов на данный вид топлива. Поскольку для выработки не менее 55% электроэнергии в нашей стране используется природный газ, цены на электричество в недалёкой перспективе также заметно вырастут. Понятно, что такое развитие ситуации создаст серьёзные проблемы как для населения, так и для многих отраслей промышленности, для железнодорожного транспорта. Ведь наша страна занимает третье место в мире по объёму потребления первичных энергоресурсов, в том числе второе место по потреблению газа. При этом, по данным экспертов Всемирного банка, мы тратим больше энергии на единицу ВВП, чем любая из индустриально развитых стран первой двадцатки.

Правда, есть надежда, что рост тарифов в традиционной энергетике повысит экономическую привлекательность всех видов возобновляемых источников энергии, что может привести к массовому переходу потребителей на их использование.

Тем более что мы располагаем колоссальными ресурсами в этой области. Согласно расчётам учёных РАН, уже сегодня альтернативной генерацией (биотопливом, ветряками, солнечными батареями и др.) можно более чем на треть обеспечить ежегодные энергетические потребности экономики. А внедрение последних достижений науки позволит значительно увеличить эту долю.

В России уже существуют отрасли возобновляемой энергетики, в которых отечественные компании являются или станут в ближайшее время мировыми лидерами. Среди них производство топливных гранул и поликристаллического кремния, а также приливная и биогазовая энергетика.

Например, среди наиболее перспективных разработок наших специалистов комбинированная электростанция, использующая энергию солнца, и ветра.

Так что ожидаемый из-за подорожания газа кризис топливно-энергетического комплекса может ускорить внедрение новых технологий. Важно, чтобы такие крупные компании, как ОАО «РЖД», своевременно откликнулись на требование времени и ускорили реализацию научно-технических программ по использованию возобновляемых источников энергии.

ЦИФРА ДНЯ

в 2,5 раза

больше локомотивов, чем в прошлом году, будет отремонтировано в 2011-м с продлением срока службы. В частности, в текущем году на предприятиях Дирекции по ремонту тягового подвижного состава ОАО «РЖД» планируется отремонтировать 334 электровоза и 586 секций тепловозов.



Мотивация

Дело каждого

Личный вклад в устранение техногенных угроз становится одним из главных критерии премирования за безопасность



ДЕПАРТАМЕНТ ПО ОРГАНИЗАЦИИ, ОПЛАТЕ И МОТИВАЦИИ ТРУДА РЖД СОВЕРШЕНСТВУЕТ ПОЛОЖЕНИЕ О ПРЕМИРОВАНИИ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ГОТОВЫХ РАССМАТРИВАТЬ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ФИЛИАЛОВ.

По словам начальника департамента Сергея Саратова, безопасность движения поездов является конкурентным преимуществом перед другими перевозчиками, поэтому ОАО «РЖД» уделяет этому критерию пристальное внимание. Положительная тенденция есть: в 2010 году без крашений и аварий отработали 15 дорог. Уменьшено количество сходов подвижного состава на 18%.

Но если перейти к конкретным показателям, становится ясно: работу по обеспечению безопасности можно и нужно улучшать. В прошлом году допущены 31 сход подвижного состава, крушение грузового поезда на Красноярской и авария на Северо-Кавказской дороге, отмечено 19 проездов запрещающих сигналов.

«Как показывает статистика разборов, в 98 случаях из 100 виноват так называемый человеческий фактор», — отмечает Сергей Саратов. — В основном это нарушения технологии, отвлечение средств

Только сами работники могут держать под контролем пресловутый человеческий фактор

незнания или отсутствие желания выполнять элементарные правила безопасности. Зачастую под давлением различных обстоятельств работники забывают или сознательно допускают незначительные, как им кажется, отступления от технологических требований. Но цена ошибки даже одного работника сейчас чрезвычайно высока. Это угроза жизни и безопасности пассажиров, сохранности и скорости доставки грузов, подрыв имиджа нашей компании. Это ущерб экономике отрасли, её социальным программам, отвлечение средств

на устранение последствий». В департаменте подчёркивают, что работники должны чётко представлять: только при безупречном выполнении служебных обязанностей в любых ситуациях они будут поощряться. Основным критерием становится личное высокое качество работы — в соответствии с этим принципом и будет пересматриваться Положение о премировании за обеспечение безопасности движения поездов.

> Окончание | 3

Справка «Гудка»

Вознаграждение, учитывающее безаварийную работу, обнаружение опасных дефектов и т. д., было введено в компании в 2003 году. Через два года положение о его выплате пересмотрели: был расширен до 48 позиций перечень профессий, имеющих право на данную выплату. Позже появился список упущений для каждой профессии, при наличии которых премия не выплачивается. Это, например, нарушение технологии производства работ, задержка поездов, срыв выполнения графика движения, отказ технических средств и др. Вознаграждение выплачивается в феврале, по итогам работы за предыдущий год. В этом году сумма премиального фонда составила 2 млрд руб. Вознаграждения — в среднем 17,9 тыс. руб. — получили более 105 тыс. работников.

> Окончание | 4

ЗАБАЙКАЛЬСКАЯ

Надежда на смену

Спасти ситуацию с ремонтом локомотивов могут только новые кадры

ДИРЕКЦИЯ ПО РЕМОНТУ ТЯГОВОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ОАО «РЖД» решила пополнить локомотивные ремонтные депо Забайкальской дороги 254 работниками.

Состояние парка тяги ЗабЖД остаётся неудовлетворительным из-за нехватки слесарей.

«Уже все устали от того, что локомотивы выходят с поездом на перегон и встают из-за неисправностей. Мы вынуждены останавливать поток, везти локомотивные бригады на подмену. А ведь ещё не начались летние путевые работы», — говорит начальник Забайкальской магистрали Сергей Иванов.

По его словам, в феврале проводились хронометражи по ТО-2 в локомотивных ремонтных депо Чита и Карымская. Выяснилось, что трудозатраты на его проведение нереальны, их нужно увеличивать.

С этим согласилось руководство компаний. «А первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Морозов жёстко высказался: людям нужно обязательно добавлять», — продолжает Сергей Иванов.

Поэтому в апреле из Дирекции по ремонту тягового подвижного состава поступило разрешение пополнить ремонтные депо ЗабЖД 254 работниками. Но одно дело люди на бумаге, другое — реальные работники.

«Кадровикам тоже нужно хоронить поработать, чтобы принять в штат специалистов, которые будут работать, а не просто числиться. И приступят немедленно к ремонту локомотивов», — замечает Сергей Иванов.

Однако найти людей ответственных и квалифицированных непросто. «Основная проблема — дефицит мастеров. Никто не хочет занимать эти должности. Люди боятся ответственности, боятся конфлик-

товать с подчинёнными», — замечает недавно назначенный начальник локомотивного ремонтного депо Магдагачи Алексей Решетников.

Причём штат ремонтников, по его мнению, пополнить за счёт контингента, проживающего в Магдагачи, нереально. Это можно сделать, только если принять на работу приезжих.

«Местных уже брать некого. По второму кругу одни и те же приходят устраиваться, я их снова увольняю — злоупотребляют спиртным», — объясняет Алексей Решетников.

В условиях постоянно растущих объёмов перевозок на ЗабЖД исправить ситуацию может лишь серьёзный приток новых сил, молодых специалистов, которых готовят в железнодорожных учебных заведениях края.

СЕРГЕЙ ДОНЦОВ,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»

Чита

СОГЛАШЕНИЕ

Поделятся по-соседски

Технологии УВЗ будут использованы в Казахстане

Совместная работа над новыми вагонами ведущего отечественного производителя и казахстанской компании может быть выгодной для обеих сторон. Тем не менее помешать эффективному развитию технологий могут по-прежнему не решённые внутренние проблемы УВЗ.

«Уралвагонзавод» и казахстанская компания «Камкор Менеджмент» заключили Меморандум о взаимном сотрудничестве. По словам генерального директора УВЗ Олега Сиенко, это сотрудничество перспективно для обеих сторон.

Уже в этом году предполагается создание на паритетных началах совместной компании по производству подвижного состава для нужд Казахстана. Соглашение предусматривает выпуск на базе Казахстанской вагоностроительной компании (КВК) подвижного состава разработки УВЗ, в том числе гру-



зовых полувагонов моделей 12-9846, 12-132 с двухосной тележкой 18-100, а также полувагона нового поколения 12-196 с двухосной тележкой 18-194-1 с нагрузкой на ось 25 тонно-сила и танк-контейнеров для перевозки сжиженных газов.

Помимо развития партнёрства в вагоностроении, предметами меморандума стали сталелитейное производство, сервисное обслуживание и ре-

монт подвижного состава на «пространстве 1520», а также совместные инновационные проекты в области железнодорожного транспорта, в частности создание инжинирингового центра. Предполагается передача и обмен технической документацией, информацией и нормативными документами. На площадке казахстанского «Востокмашзавода» будет организован выпуск литьих деталей.

Кроме того, «Уралвагонзавод» намерен участвовать в установочном капитале «Востокмашзавода» и КВК.

Между тем первый заместитель начальника Центра технического аудита РЖД Сергей Палкин сомневается в том, что сотрудничество казахстанской компании с УВЗ привнесёт множество инновационных изменений в выпускаемую продукцию.

«Основной недостаток продукции УВЗ на сегодняшний день — высокие эксплуатационные расходы, им так и не удалось достичь межремонтного пробега 500 тыс. км, в то время как на повестке дня — уже 1 млн км», — отметил он. Сергей Палкин подчеркнул, что вагоны нового СП должны быть качественными.

Многое будет зависеть от того, удастся ли им наконец разработать новую, более удачную тележку.

АЛЬБИНА БУЛАТОВА

ВЛАСТЬ

Премьера встретили по-королевски

ВЧЕРА ПРЕМЬЕР-МИНИСТР ВЛАДИМИР ПУТИН ПРОВОЛ ПЕРЕГОВОРЫ С ПРАВИТЕЛЬСТВОМ ШВЕЦИИ, КУДА ПРИБЫЛ ИЗ ДАТСКОГО КОРОЛЕВСТВА.

В Стокгольме рабочее утро началось с аудиенции у короля Карла XVI Густава. А экономические темы обсуждались со шведским правительством, которое возглавляет с 2006 года Фредерик Рейнфельд.

В целом российско-шведское торгово-экономическое сотрудничество развивается успешно, и в 2010 году товарооборот вырос на 23% и составил \$6,5 млрд. В первые два месяца этого года он уже вырос на 17,5% по сравнению с тем же периодом прошлого года. На российском рынке, как отметил Владимир Путин, действует более 400 шведских компаний, среди которых ИКЕА, АББ, СКФ, «Вольво», «Тетра ПАК», «Скания». Концерн «Эрикссон» создаёт в Москве исследовательский центр для разработки математического обеспечения для сотовых телефонов, производимых в России. И вчера в Швеции было подписано соглашение между «Эрикссоном» и фондом «Сколково» об открытии в наукограде центра исследований и разработок. Кроме того, в ходе визита премьера подписано лицензионное соглашение между ООО «Сфера» и компанией «Эрикссон» о передаче российской стороне платформы «Корд-ком» для создания на её базе систем срочных вызовов спасательных и аварийных служб.

Из нескольких подписанных вчера в Стокгольме документов наиболее значимой стала Декларация о партнёрстве во имя модернизации.

В документе зафиксировано, что стороны будут взаимодействовать по четырём направлениям: охрана окружающей среды, энергоэффективность; современные методы управления экономикой; инновации, образование и техническое развитие; вопросы космоса.

В Декларации стороны также подчеркнули

важность членства России в ВТО, которое

стало бы важным элементом в диверсификации и модернизации экономики России, её

интеграции в глобальную экономику.

Кроме того, перед началом российско-шведских переговоров в широком составе Владимир Путин пригласил Швецию к сотрудничеству в рамках проекта ГЛОНАСС.

«У нас хорошее поле для сотрудничества.

Швеция активно сейчас пользуется услугами ГЛОНАСС, соответствующие шведские структуры располагают технологиями, возможностями работать на Земле, развивают на

земную часть, и они могли бы быть нашими

хорошими, в полном смысле этого слова, стратегическими партнёрами», – заявил он.

По итогам визита Владимир Путин на пресс-конференции заявил, что будет возобновлено паромное сообщение между

Санкт-Петербургом и Стокгольмом. А

шведские граждане смогут без виз в течение трёх суток находиться в Северной столице. «Несмотря на то что шведская

сторона не может пойти на такой же шаг

в связи с обязательствами перед другими

странами Евросоюза, мы со своей стороны

приняли такое упреждающее решение», –

отметил Владимир Путин.

Ольга Соломонова

Стокгольм

СЕВЕРНАЯ

От радиации и террористов

СПЕЦСРЕДСТВА УВЯЖУТ В ЕДИНОЕ ЦЕЛОЕ



На вокзале Вологда Северной магистрали создаётся интегрированная система безопасности. Она обеспечит защиту людей и инфраструктуры вокзала от неблагоприятных воздействий, а также снизит угрозу террористических актов.

«Система связывает воедино все действующие на вокзале специальные средства мониторинга и контроля – датчики, видеокамеры – и обеспечивает сбор и обработку разнородной информации, а также её оперативную передачу в ситуационный центр, расположенный в Москве», – пояснил «Гудку» Игорь Струльёв, директор Северного филиала ООО «Вокзал-Инфоком» (компания – исполнитель проекта).

По словам начальника вокзала Вологда Александра Авдуевского, комплексная система безопасности прежде всего обеспечит координацию действий при нестандартных ситуациях.

«Вокзальная территория становится полностью подконтрольной, – подчёркивает Александр Авдуевский. – Например, мы уже отрабатывали ситуацию задымления: со специального датчика информации поступает на пульт охранно-пожарной сигнализации и одновременно в систему безопасности, тут же передаётся в ситуационный центр, который незамедлительно вызывает нас для до-клада по конференц-связи и координирует наши действия».

Предусмотрена также схема оповещения МЧС и других

причастных структур. Планируется подключить автодиктор для оповещения пассажиров о необходимости эвакуации. Идёт дооснащение систем пожарной безопасности и видеонаблюдения.

Так, к 18 камерам, расположенным внутри здания и по

периметру территории, добавили две высокого разрешения.

В ближайшее время устанавливают

ещё пару интеллектуальных

камер, которые смогут распо-

знавать в пассажирских зонах

территория вологодского вокзала станет полностью контролироваться новой системой к началу летних пассажирских перевозок

трольной, – подчёркивает Александр Авдуевский. – Например, мы уже отрабатывали ситуацию задымления: со специального датчика информации поступает на пульт охранно-пожарной сигнализации и одновременно в систему безопасности, тут же передаётся в ситуационный центр, который незамедлительно вызывает нас для до-клада по конференц-связи и координирует наши действия».

Предусмотрена также схема оповещения МЧС и других

причастных структур. Планируется подключить автодиктор для

оповещения пассажиров о необходимости эвакуации. Идёт дооснащение систем пожарной

безопасности и видеонаблюдения.

Так, к 18 камерам, расположенным

внутри здания и по

периметру территории, добавили

две высокого разрешения.

В ближайшее время устанавливают

ещё пару интеллектуальных

камер, которые смогут распо-

знавать в пассажирских зонах

оставленный без присмотра предмет.

«Дополнительно монтируются датчики температуры, влажности, газоанализаторы. Запланированы радиационные датчики. Это в совокупности составит систему экологического мониторинга для поддержания на вокзале оптимального микроклимата, – добавляет Александр Авдуевский. – А на четырёх главных видах в вокзал будут установлены рамки-металлоискатели».

До конца апреля интегрированная система комплексной безопасности будет работать на вологодском вокзале в опытном режиме, а к началу летних пассажирских перевозок планируется полностью ввести её в эксплуатацию. В пилотный проект включены также вокзалы Череповец и Архангельск СЖД, где начинается внедрение системы.

НИКОЛАЙ ПОРЕЦКИЙ,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
ЯРОСЛАВЛЬ

ФОТО АВТОРА

СДЕЛКА

Дождались разрешения

БАНК ВТБ УКРЕПЛЯЕТСЯ НА ТРАНСПОРТНОМ РЫНКЕ

ПРАВИТЕЛЬСТВО РАЗРЕШИЛО Банку ВТБ завершить сделку по приобретению акций ОАО «ТрансКредитБанк».

В распоряжении кабинета министров от 15 апреля, размещённом в банке данных правительственные акты, рекомендуется «согласиться с предложением Минэкономразвития России, согласованным с Минтрансом и РЖД, о продаже указанных акционерных обществом принадлежащих ему акций ОАО «ТрансКредитБанк» (ТКБ) по цене не ниже рыночной, определённой на основании отчёта независимого оценщика». Согласно оценке ценовой диапазон определён в пределах 1,9–2,2 к капиталу банка первого уровня, сообщают пресс-служба ТрансКредитБанка.

В октябре 2010 года наблюдательным советом банка ВТБ было одобрено решение

о приобретении 100% акций ОАО «ТрансКредитБанк». Пакет приобретается поэтапно. В рамках сделки будут приобретены все компании группы «ТрансКредитБанк», включая компании, занимающиеся лизингом, факторингом («ТрансКредитФакторинг») и инвестиционным бизнесом («ТКБ Капитал»).

По состоянию на 31 декабря 2010 года ВТБ консолидировал 43,2% обыкновенных именных акций банка. Они приобретались у ОАО «РЖД» и миноритарных акционеров, таких как НПФ «БЛАГОСТОЯНИЕ» и «РВМ капитал». А 15 марта Совет директоров ОАО «РЖД» одобрил продажу банку ВТБ ещё 30% акций ТрансКредитБанка.

Эта сделка будет закрыта в июне 2011 года. В результате сделки у ОАО «РЖД» останется 25% плюс одна акция. Оставшийся пакет ВТБ сможет вы-

купить у РЖД до конца 2013 года.

Как отмечал ранее президент – председатель правления банка ВТБ Андрей Костин, приобретение ТрансКредитБанка соответствует стратегическим планам развития ВТБ по увеличению доли на банковском рынке. Также сделка соответствует и интересам ОАО «РЖД» по расширению спектра и качества услуг, оказываемых банком предприятиям железнодорожной отрасли и сотрудникам компаний.

ОАО «ТрансКредитБанк» обслуживает около 3 млн частных лиц, входит в топ-5 российских банков по количеству карт в обращении и общему выданных ипотечных кредитов. Основной акционер банка ВТБ – правительство, которому принадлежит 75,5% акционерного капитала.

МАРИЯ ПАРФЁНОВА

Достижения

По современным методикам

ОАО «МТ ППК» получило награду Ежегодной Всероссийской Премии «Предприятие года»



Евгений Хмелевский,
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
ОАО «МТ ППК»

7 АПРЕЛЯ 2011 года ОАО «МТ ППК»
стало лауреатом Ежегодной Всероссийской Премии «Предприятие года», учреждённой Межрегиональной Организацией Предпринимателей в 2006 году.

Награда «Предприятие года» вручается компаниям, взявшим курс на модернизацию, технологическое и инновационное развитие.

ОАО «МТ ППК» осуществляет деятельность по перевозке пассажиров в поездах пригородного сообщения. Компания занимается организацией обслуживания пассажиров в поездах и на вокзалах, с оформлением проездных документов, контролем оплаты проезда и информационным обеспечением пассажиров.

ОАО «МТ ППК» отказывается от устаревших методов управления в пользу наиболее действенных современных методик, регулярно повышает квалификацию своих сотрудников, держит постоянную двустороннюю связь с пассажирами. Всё это делает ОАО «МТ ППК» современной, динамично развивающейся компанией с большими планами и перспективами.

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

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

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

ОТВЕТЫ НА ЗАДАННЫЕ ВОПРОСЫ
ПУБЛИКУЮТСЯ В ГАЗЕТЕ «ГУДОК»,
НА САЙТЕ WWW.GUDOK.RU,
А ТАКЖЕ В ДОРОЖНОЙ ГАЗЕТЕ
ВАШЕЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ.

СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ

«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.

Мотивация

Дело каждого

>Начало | 1

«С помощью профильных департаментов и филиалов мы хотим переработать подходы по рейтинговой оценке дорог и появляющихся в результате реформирования отрасли функциональных филиалов. Кроме того, необходимо пересмотреть список структурных подразделений и перечень профессий и должностей, от степени принятия управленческих решений, действий или бездействия которых напрямую зависит безопасность перевозочного процесса. Также намерены разработать чёткие критерии, позволяющие определить лучших работников по квалификации, качеству работы, технологической дисциплине и т.п., тем самым максимально снизив субъективизм решений комиссий по выбору людей, достойных вознаграждения. Будем рады, если в адрес нашего департамента поступят предметные и мотивационно продуманные предложения», – говорит Сергей Саратов.

Судя по комментариям опрошенных «Гудоком» работников, реакция не заставит себя ждать.

– Проблем с выплатами премий за обеспечение безопасности движения у нас нет: кто заслужил, тот и получает её вовремя и в полном объёме. Но хотелось бы видеть эту премию более весомой. Кроме того, она должна охватывать и монтёров пути – эти люди также ответственны за безопасность движения и таким образом будут больше мотивированы на хорошую работу, – считает дорожный мастер дистанции пути Таганрог Алексей Тушеников.

Горьковская дорога предлагает включить в перечень профессий юнг и начальников участков пути, электромонтёров СЦБ, Восточно-Сибирская – операторов путеизмерительных тележек и слесарей по ремонту подвижного состава эксплуатационных вагонных депо. «Хорошо бы говорить, что условием премирования должен быть стаж непрерывной работы по профессии не менее трёх лет», – отметила начальник службы организации и оплаты труда ГЖД Людмила Литовка. А первый заместитель главного ревизора ДВЖД Вячеслав Скрипка считает, что выплаты вознаграждения должны зависеть от объёмов работы. «К примеру, ВЧД Хабаровск-2 и Уссурийск 2–3 года подряд не получали вознаграждение. Но объём работы у них больше, чем у других депо дороги, соответственно, выше вероятность возникновения отказов, браков», – отметил он. Словом, работа над новым положением обещает быть продуктивной.

Игнат Вьюгин

КРАСНОЯРСКАЯ

Детский сад «разморозили»

На станции Саянская построят сказочный замок

КРАСНОЯРСКАЯ МАГИСТРАЛЬ И ВЛАСТИ КРАЯ ВЕРНУЛИСЬ К ИДЕЕ СТРОИТЕЛЬСТВА НА СТАНЦИИ САЯНСКАЯ ДЕТСАДА. ЕГО НАЧНУТ ВОЗВОДИТЬ УЖЕ В ЭТОМ ГОДУ.

Ещё в 2009 году между администрацией Красноярского края и ОАО «РЖД» было подписано соглашение о строительстве нового детского дошкольного учреждения на станции Саянская. Этот проект должен финансироваться железной дорогой и краевым руководством в соотношении 50 на 50.

Финансовый кризис затормозил строительство. Однако уже в этом году начнётся возведение не просто детского сада, а целого сказочного городка с бассейном, спортивным залом и мастерскими для занятий творчеством. Об этом на прошлой неделе в ходе совместной инспекционной поездки по ряду производственных и социальных объектов магистрали, расположенных на линии Абакан – Тайшет, договорились губернатор Красноярского края Лев Кузнецов и начальник КрЖД Владимир Рейнгардт.

«По условиям пребывания детей и комфорту новому зданию детсада не будет равных в крае», – отметил Владимир Рейнгардт.

Как пояснила «Гудку» начальник сектора образовательных учреждений КрЖД Елена Семёнова, сегодня на станции Саянская проживает более 400 ребятишек дошкольного возраста. И при этом работает всего один детсад, в который вместо 95 малышей (именно на такое количество мест рассчитано здание) ходят более 120. А ещё 250 ребятишек ждут своей очереди. Кроме того, здание нынешнего детского сада было построено в 60-е годы прошлого века и не соответствует современным нормам для дошкольных учреждений.

К тому же необходимость строительства связана юнг и с проблемой привлечения молодых специалистов. «Значительно возросший объём перевозок на направлении Междуре-



Дети увидят свой чудо-град с замками, башнями и флюгерами юнг в нежном возрасте

Площадь будущего сказочного города составит более 260 тыс. кв. м, так что здесь без труда смогут разместиться 290 маленьких жителей.

На первых этажах сказочных замков поселятся самые маленькие – ясельные группы. Выше – младшая, средняя, старшая и дошкольная группы. Кстати, по замыслу проектировщиков все окна спален и игровых комнат выходят на юг, что позволит сохранить тепло и увеличить освещённость помещений.

Общая сумма инвестиций в строительство сказочного замка для ребятишек на станции Саянская – 270 млн руб. Это дошкольное учреждение станет одним из крупных социальных проектов, реализуемых в рамках частно-государственного партнёрства.

«Детям в саду должно быть интересно, – рассказал директор «Красжелдорпроекта» – филиала ОАО «Желдорпроект» Владимир Беспалов. – Они должны погружаться в идеальную для себя среду обитания. Отсюда и взят основной мотив нашего проекта, напоминающий непрерывно застроенную улицу древнего города ремесел с соответствующим антуражем – с башнями, флюгерами, коваными решётками. Фасады здания больше всего напоминают маленькие древние замки, стены которых раскрашены яркими красками».

Память

Из победного мая

В ДЕВЯТЬ ГОРОДОВ ЮГА РОССИИ ПРИДЁТ ПРАЗДНИЧНЫЙ ПОЕЗД

ЯРКОЕ, УЖЕ ЛЕТНЕЕ СОЛНЦЕ ЗАТОПИЛО УЛИЦЫ. ГЛАВНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОКЗАЛ РОСТОВА-НА-ДОНЕ СВЕРКАЕТ ВЫМЫТЫМИ СТЕКЛАМИ. С ПЕРРОНА ДОНОСЯТСЯ ЗВУКИ ДУХОВОГО ОРКЕСТРА, А НА ПРИВОЗКИНОЙ ПЛОЩАДИ ДЕВУШКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИЦЫ РАЗДАЮТ ГЕОРИЕВСКИЕ ЛЕНТОЧКИ.

У перрона на первом пути гостей встречает необычный поезд, составленный из стальных вагонов под паровозной тягой. А по самому перрону в разных местах расположены противотанковые ежи, висят пластины времён войны.

Теплушка уже плотно оккупирована местной детворой. Впрочем, спустя немного времени к ним, не утерев, присоединяются и взрослые.

– Конечно, интересно! – делится впечатлениями ожидающий своего поезда Егор Трепов. – Я в хронике видел, что именно на таких вагонах возвращались из Берлина наши. И надписи такие же были.

«Поезд Победы» отправляется в свой путь по СКЖД уже второй год подряд. Паровоз, три теплушка, салон-вагон, платформа – всё настоящее, всё из того, победного мая. А с ретросоставом отправляется агитбригада артистов ДК железнодорожников и студентов РГУПСа.

Чуть в стороне от перрона выстроилась небольшая и очень подвижная очередь – полевая кухня предлагает перловую кашу.

– Желающих много, – утирая пот от пышущей печи, говорит повар в накрахмальном халате. – Надеюсь, на всех хватит.

Тем временем на расположенных прямо на перроне стульях разместились ветераны и начался концерт. Впрочем, даже не концерт, а театрализованное действие. Песни военных лет перемежаются стихами и сценами из жизни, дошедших до нас в воспоминаниях очевидцев. К примеру, такой диалог произошёл 14 февраля 1943 года.

– Товарищ начальник дороги, вокзал освобождён, к отправке готов эшелон с ранеными, но машинист тяжело ранен.

– Немедленно найти замену! Нужна ли помощь в разминировании?

– Никак нет! Помощь не нужна, освобождённые от фашистов ростовские железнодорожники с радостью вышли на работу!



Артисты ростовского ДК железнодорожников и студенты РГУПСа долго репетировали, прежде чем начать выступления

Санитарный эшелон принял помощник машиниста, готов к отправлению.

И, конечно, были танцы. Под мелодии военных лет, на которые девушки из агитбригады приглашаютувешанных орденами ветеранов. Старики не подкачали и уверенно кружат в вальсе своих партнёров.

Появление паровоза, тяжело вытягивающего состав к перрону, площадь встречает криками «Ура!»

тел бы умереть так, как этот наш генерал: в бою и лицом на запад».

Это последнее письмо Александра Матросова любимой. На глазах ветеранов слёзы, для них эти строки особо близки.

Концерт завершён. Артисты разбегаются по вагонам, едва успев обняться с провожающими. Уезжают надолго. Впереди ещё девять городов. Домой только 4 мая.

– Радостно участвовать в таких концертах, – улыбается студент факультета управления

ния перевозок РГУПСа Сева Черняевский. – Доставить удовольствие ветеранам, дать им возможность вспомнить молодость.

Следующий концерт в тот же день в Таганроге. Дорога туда всего час с небольшим. Времени досталось лишь накормить артистов и повторить таганрогский текст.

Выступления целиком похожи, но каждое адаптировано под конкретный город.

В Таганроге ребят уже ждут. Площадь между платформой и вокзалом заполнена

празднично одетыми людьми. Здесь и молодёжь, и мамы с детьми, несколько семейных пар с грудничками и целый детский сад. И в центре, сверкающие орденами, главные герои праздника – ветераны.

Появление паровоза, тяжело вытягивающего состав к перрону, площадь встречает криками «Ура!». Не проходит и мгновения, а окутанный клубами пара трудяга уже облеплен любопытствующими. Не смолкают вспышки фотоаппаратов и телефонов. У развернутой полевой кухни снова толпится народ, а с платформы звучат «Землянка», «Три танкиста», «Смуглёнка». При исполнении «Священной войны» все присутствующие встают, подпевают.

А на сцене уже Карандаш и Клякса с фронтовыми номерами 1942 года и удалой Василий Тёркин. Раздаются взрывы смеха – программа удалась. Артистов заывают цветами.

– Концерт исключительный, очень всё понравилось, – говорит ветеран Георгий Осокин. – Такие концерты нужны: нас, ветеранов, это вдохновляет, а молодёжь узнаёт, как приближалась Победа.

Антип Грачёв

Присмотритесь! Знакомый кредит под меньший процент!



Ставка по кредиту «Одобрённый» теперь всего от 16 %¹

- Кредит предварительно одобрен Банком
- Для оформления кредита необходим только паспорт
- Средства зачисляются на следующий рабочий день после подписания документов

8 495 926 2929 | телефон в Москве
8 800 200 8222 | www tcb ru

Узнайте больше. Звонок в Россию бесплатный



ТрансКредитБанк
Банк, с которым по пути

¹Указанный процентный ставка действует при сумме кредита от 500 тыс. до 1 млн рублей при сроке кредита 60 месяцев для сотрудников ОАО «РЖД» (включая дочерние компании), получающих заработную плату на карту Банка. Предварительное решение о предоставлении индивидуального кредита принят ОАО «ТрансКредитБанк» на основании доступной Банку информации о клиенте в момент принятия такого решения. В отдельных случаях оно может быть изменено без объяснения причин.

Условия кредитования: срок кредита – от 60 до 360 месяцев; процентная ставка – 16,5 %² (17,5 %³) при сроке кредита 60 месяцев; 17,5 %² (19 %³) при сроке кредита 36 месяцев; 17,5 %² (19 %³) при сроке кредита 18 месяцев. При сумме кредита от 50 тыс. до 500 тыс. рублей; процентная ставка – 16,5 %² (17,5 %³) при сроке кредита 60 месяцев; 17,5 %² (19 %³) при сроке кредита 36 месяцев; 17,5 %² (19 %³) при сроке кредита 18 месяцев. ²Процентная ставка для сотрудников ОАО «РЖД» (включая дочерние компании), получающих заработную плату на карту Банка. ³Процентная ставка для сотрудников других организаций – клиентов Банка, получающих заработную плату на карту Банка.

Интервью

Без ретуши

ЛЮБАЯ ОШИБКА МОЖЕТ ПОРОДИТЬ БОЛЬШИЕ НЕПРИЯТНОСТИ

>Начало | 1

– Создана Центральная дирекция инфраструктуры. Как можно охарактеризовать ситуацию с безопасностью движения именно в инфраструктурном комплексе и на что следует обратить внимание при формировании ревизорского аппарата новой Центральной дирекции?

– Одной из основных задач Центральной дирекции инфраструктуры, в которую вошли департамент вагонного хозяйства, департамент путей и сооружений, департамент автоматики и телемеханики, департамент электрификации и электроснабжения, управление объектов технологического и коммунального назначения и инспекция по сохранности вагонного парка ОАО «РЖД», – обеспечение безопасности движения поездов, в том числе недопущение на инфраструктуру технически неисправного подвижного состава, машин и механизмов, потенциально создающих риски причинения вреда объектам инфраструктуры и нарушения графика движения.

Для организации и реализации комплекса мер по обеспечению безопасности движения в Центральной дирекции инфраструктуры под руководством заместителя начальника дирекции будет организована служба безопасности движения в составе трёх отделов: оперативно-распорядительного, безопасности движения и контроля за качеством приёмки работ.

Среди приоритетных задач инфраструктурного комплекса на 2011 год – разработка и внедрение новых типов путевых машин для продления срока службы материалов верхнего строения пути и сокращения затрат на ремонт, внедрение новых конструкций верхнего строения пути для высокоскоростного и тяжеловесного движения, внедрение микропроцессорных систем автоматики и телемеханики с реализацией функций диагностики и логического контроля.

Выполнение всех этих задач в перспективе будет способствовать повышению уровня безопасности движения.



сход подвижного состава, например, на станции Ховрино. В деталях случаи, конечно, разные, но суть и подоплека у них одна. Если бы мы своевременно о происшествии на Приволжской знали, то провели бы своевременную профилактическую работу.

– Как вы думаете, какие причины заставляют работников скрывать брак?

– Проблема, конечно же, в одном – страх перед наказанием. Другими словами, на самом нижнем уровне исполнитель, допустим, электромеханик. У него в оборудовании возник какой-то маленький дефект, он вовремя об этом дефекте не сообщал, опасаясь, что вызовет неминуемую негативную реакцию начальства.

Соответственно дальше идёт примерно такая же тенденция. Когда в свою очередь руководитель среднего уровня ставит проблему, а на вышестоящем уровне нет особого желания её решать. Она раздражает: «Я об этом слышать не хочу!». И всё.

Это как снежный ком нарастает, образует проблемы и вопросы, которые, не решаясь своевременно, приводят к серьёзному происшествию. Поэтому с такой бедой нам надо очень серьёзно бороться. Как именно бороться? Надо просто-напросто воспитывать культуру взаимоотношений, понимать, что дешевле узнать о происходящем и отреагировать, направив ситуацию в правильное русло, нежели возводить какие-то барьеры, чтобы информация скрывалась.

Если человека наказать за какие-то мелочи, он перестаёт обращаться за помощью и для него лучше это дело скрыть.

Например, совсем недавно мы провели ревизию на Приволжской дороге и выявили очень серьёзное событие, которое едва не привело к ЧП. Дело в том, что ремонт устройств СЦБ был выполнен с нарушением. Это привело к тому, что сигнал на движение пассажирского поезда был дан по маршруту, подготовленному для грузового поезда. Лишь благодаря счастливой случайности столкновения не произошло. Это было ещё летом прошлого года, и случай был скрыт от компании. Соответственно не была проведена и профилактическая работа. После этого произошёл

Работник должен быть заинтересован в том, чтобы информация о каждой мелкой ошибке дошла до руководителя

движения поездов для филиалов ОАО «Российские железные дороги», участвующих в перевозочном процессе, утверждены распоряжением по ОАО «РЖД». Среди системных мер значительное место отведено эффективному использованию комплексных методов комиссионного осмотра и улучшения состояния техники

движения. Ещё в 2010 году ВНИИЖТ совместно с департаментом безопасности движения, другими департаментами, управлениями и филиалами разработал порядок реализации различных системных мер в холдинге. Подготовленные на их основе методические указания по внедрению системных мер, направленных на обеспечение безопасности

ческих средств, организации производственных процессов и других предупредительных (профилактических) методов.

– Тел не менее в основе обеспечения безопасности движения – всё-таки ответственное отношение к своему труду самих работников компаний.

– Это действительно так, и в этом плане я бы хотел осо-

бенно заострить внимание на проблеме скрытых случаев нарушений безопасности движения. Потому что любая скрытая мелочь, какой-то скрытый дефект порождают проблему. Скрытая проблема порождает серьёзное происшествие. А вот скрытое серьёзное происшествие порождает большую катастрофу.

Например, совсем недавно мы провели ревизию на Приволжской дороге и выявили очень серьёзное событие, которое едва не привело к ЧП. Дело в том, что ремонт устройств СЦБ был выполнен с нарушением. Это привело к тому, что сигнал на движение пассажирского поезда был дан по маршруту, подготовленному для грузового поезда. Лишь благодаря счастливой случайности столкновения не произошло. Это было ещё летом прошлого года, и случай был скрыт от компании. Соответственно не была проведена и профилактическая работа. После этого произошёл

Беседовал
Всеволод Колупаев

Селектор

Профилактика ответственности

РУКОВОДИТЕЛЯМ НЕ ХВАТАЕТ ЛИЧНОЙ ЗАИНТЕРЕСОВАННОСТИ В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ

Вице-президент компании Александр Тищанин отметил, что в некоторых региональных дирекциях движения пока ещё в недостаточной степени отложена работа по обеспечению безопасности.

Такой вывод был сделан руководителем исходя из анализа аварийности, допущенной на сети в первом квартале. Несмотря на то что количество отказов сократилось по отношению к прошлому году, продолжительность задержек поездов выросла. Между тем начальники региональных дирекций продолжают перекладывать ответственность на своих подчинённых, при этом в корне проблема не решается.

Обстоятельства и причины каждой аварии и впоследствии схода подвижного состава или задержки поезда по своей сути разные, но ответы и комментарии этих нарушений руководителей региональных дирекций во многом схожи. Чаще всего, по их словам, причина заключается в безответственности исполнителей, в результате чего решение проблемы останавливается на предъявлении выговора или отстранении от должности. По словам Александра Тищанина, необходима постоянная профилактическая работа руководства филиалов дирекций по повышению чувства ответственности у каждого работника.

Из-за несоблюдения норм содержания и технологии ремонта бесстыкового пути происходят сходы. За период с 2000 года по настоящее время по этой причине произошло 38 таких случаев в поездах (9,4% от общего количества сходов за этот период). Пик таких событий приходится на май, июнь



Парк

Беспрецедентный квартал

ОАО «РЖД» указало металлургам на причины брака

Секция Научно-технического совета РЖД по вагонному хозяйству предложила металлургам комплекс мер, направленных на совершенствование производства литьих деталей и обеспечение их качества и надёжности.

Первый квартал текущего года оказался беспрецедентным по количеству изломов литьих деталей тележек грузовых вагонов: произошло 15 изломов боковых рам, допущено два крашения и 12 сходов подвижного состава, убытки от которых составляют сотни миллионов рублей.

Наибольшее количество изломов произошло по вине «Азовоблемаша» – 8 случаев, «Алтайвагонзвода» – 3 случая. Максимальное количество изломов литьих деталей тележек приходится на 150–160 тыс. км пробега, основная доля изломов боковых рам произошла с ноября по март, в период наиболее низких температур. Возникает вопрос, для каких климатических условий изготавливаются эти боковые рамы, обладающие низкой хладостойкостью. По результатам анализа исследований было установлено, что в 85% случаев сталь своими свойствами не соответствовала нормативным требованиям.



Также намечено проведение специальной дополнительной подготовки и повышения квалификации литьевых кадров основных специальностей с привлечением аккредитованных профильных учебных заведений, проведение ежегодных проверок знаний технологий работников, выполняющих наиболее ответственные операции по формовке и исправлению литьевых дефектов. Кроме того, в 2011 году планируется завершение перехода на изготовление боковых рам усиленной конструкции с более высокими показателями запаса сопротивления усталости.

Также производителям предлагается разработать оптимальные диаграммы остыния отливок и технологические схемы, направленные на обеспечение уровня повторяемости результатов и снижения доли литьевого брака.

При этом необходимо осуществить организационно-технические меры по совершенствованию технологии на ключевых операциях и обеспечить снижение внутризаводского брака до 0,5%. Всеволод Валерьев

Положение с безопасностью движения на перекрестках пока остаётся тревожным

вокзалом пассажиров и грузов, на сети железных дорог начался осмотр инфраструктуры и подвижного состава.

Перед начальниками железных дорог поставлена задача осуществить комплекс мер для устойчивой их работы в период выхода из зимы.

Масштабная работа предстоит причастным департаментам, управлением и железным дорогам в связи со вступающими в силу «Правилами технической эксплуатации железных дорог (ПТЭ)», утверждёнными Минтрансом России в конце прошлого года. В частности, необходимо создать условия для изучения новых ПТЭ и провести проверку знаний на должном уровне, пересмотреть нормативную базу, привести к требованиям новых ПТЭ технические средства.

Альбина Булатова

Модернизация

Депо превратились в заводы

ИДЕОЛОГИЯ СИСТЕМЫ РЕМОНТА ЛОКОМОТИВОВ НУЖДАЕТСЯ В ОБНОВЛЕНИИ

Михаил Букин, заместитель главного инженера Горьковской железной дороги



Фото: Николай Григорьев

Состояние локомотивного хозяйства вызывает большую обеспокоенность и на Горьковской дороге, и, как известно, в целом в компании. В этом ключевом хозяйстве стало происходить слишком многое, которые негативноказываются на работе всей отрасли.

Не так давно президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин провёл совещание с участием локомотивщиков разных рангов, шёл поиск причин и путей выхода из сложившейся ситуации. Активное обсуждение этой проблемы идёт и на страницах «Гудка». Требуется определить направления, куда правильно было бы прикладывать усилия, чтобы получить максимальный эффект в развитии и стабилизации локомотивного хозяйства.

Интервью начальника Дирекции по ремонту тягового подвижного состава Александра Лубгова «Ремонт по-честному», опубликованное в «Гудке» 4 апреля, содержит именно такие предложения. Автор считает, что необходимо поднять качество ремонта, усиливая оснащение депо. Вопрос в том, правильно ли решать задачу именно таким путём?

Давайте разберёмся, для каких целей у нас существуют ремонтные депо. Система, которая выстраивается на любой дороге, направлена на то, чтобы локомотив находился в нём как можно меньше. Чтобы он работал! Между тем сегодня ремонтные депо превращаются в своего рода заводы. Ведь если там мы решаем вопросы ремонта сложных узлов, деталей, модульного оборудования, ну тогда это – завод. Когда локомотив ремонтируется в таком депо, он изымается из эксплуатации на неопределённое время.

Практически все нормативы, которые существуют на плановых видах ремонта, реально увеличиваются сейчас в разы. Так, ТР-1 электровоза ещё несколько лет назад требовал 18 часов, а сегодня это 36 часов. И для каждого часа увеличения находятся свои объяснения.

Не думаю, что наметившаяся тенденция экономически и технологически оправдана. Ремонты с большими объёмами, касающиеся модульного оборудования, запчастей, должны быть прерогативой именно заводов, а не депо, которые необходимы для кратчайшего технического исправления ло-



Фото: Павел Григорьев

комотивов. У нас же есть сейчас отличная диагностика. И если мы можем прогнозировать неисправности узла и детали, их надо не ремонтировать на том производстве, где осматривается машина, а менять блочно, до минимума сократив время простоя на осмотре, обслуживании или ремонте.

Думаю, что потери возникают ещё и потому, что не вполне правильно выстроена политика Центральной дирекции по ремонту тягового подвижного состава. У нас

действует планово-предупредительная система ремонта. Она формировалась изначально из правил деповского ремонта. Но тяговый подвижной состав имеет множества модернизаций, обеспечен системами диагностики узлов и деталей, электрооборудования, электроцепей, и потому пришла пора пересматривать эти правила, и саму планово-предупредительную систему. И выстраивать ремонт локомотивов исходя из их технического состояния.

В ОАО «РЖД» заканчивается реформирование – остался последний этап. А наблюдают ли мы реформу в сфере ремонта локомотивов? У нас всегда существовала четырёхзвенная система управления: министерство, дорога, отделение, предприятие. Сегодня мы ушли от отделения и имеем три звена. А в ремонтном сек-

торе звеньев осталось четыре: заводы-изготовители, депо, ПТО и опять заводы, уже ремонтные. Не лишнее ли одно из звеньев? Какими мы хотим видеть депо? Нам нужны на железных дорогах депо- заводы или депо сервисного обслуживания? Вот эти вопросы необходимо сегодня дать адекватный ответ.

И на основной вопрос: почему вообще ухудшается состояние локомотивного хо-

зяйства? Думаю, ответ кроется в том, что увеличивается пропасть между целями, которые стоят перед дирекциями тяги и по ремонту тягового подвижного состава. У

первой – это содержание парка локомотивов в заданных размерах, у второй – выполнение программ ремонта с различными показателями обеспечения надёжности. Те, кто ремонтирует, экономически не заинтересованы в эффективной работе дороги в целом. Но и сами они оставлены

руками рычагов влияния на технологию, совершенствование процессов, качество ремонта. Ведь без высококвалифицированных работников качество просто не поднять. И это мы ощущаем по результатам работы ряда предприятий дирекции в регионе нашей дороги. Вот здесь и требуется искать экономические механизмы, которые обеспечили бы интересам разных структур полезную и для всей компании и в целом для общества равнодействующую.

Обратная связь

Уроки русского

Родной речью надо ещё уметь пользоваться



Порой кажется, что наводнение речи иностранными словами происходит из-за скучности словарного запаса говорящего

служащих. Но знание языка относится не только к ним, а к любому гражданину.

Мы ёщё и в нашем языке-то не умеем правильно сочетать слова: «впервые познакомились», «спустились вниз», «памятный сувенир», «более на-дёжнее» и т.д. Как будто можно

знакомиться и во второй, и в третий раз, спускаться вверх, а подниматься вниз. Сувенир – это и есть вещь на память, а на-дёжнее – значит уже более. А вот некоторые перлы из официальных документов, переписал слово в слово: «Начальник Южного района управления

движения дорожной дирекции управления движением». Как говорится, нарочно не придумаешь.

Язык не только средство нашего общения. Он, как и история, культура, религия, народные традиции, – достояние общества, наследство, которое мы получаем от предков и, приумножив, передадим потомкам.

Не случайно бывшие советские республики, ставшие после распада СССР суверенными государствами, одним из первых законов приняли закон о языке.

ПАВЕЛ ФРИДМАН,
почётный железнодорожник,
заслуженный учитель
России

Здоровье

В ущерб лечению

Чем дальше врач, тем больше проблем

Нашу дистанцию путем тревожит то, как идёт на Октябрьской магистрали реформа отраслевой медицины, а именно процесс укрупнения медучреждений.

Эта концепция опровергнута на объединении поликлиник на станциях Сортавала и Петрозаводск, Хвойная и Волховстрой. Боямся, что тоже попадут под эту линию. Суть её в том, что работу специалистов узкой направленности, которых не хватает на местах, дорожная поликлиника обеспечивает на выездной основе. Но это хорошо в теории, а на практике надо учитывать особенности регионов. Нельзя стричь всех под одну гребёшку.

Нам говорят, что основной заказ для отраслевой поликлиники – услуги врачебно-экспертной комиссии (ВЭК). Но нельзя забывать и о профилактике заболеваний у работников, обеспечивающих безопасность движения. Кто будет заниматься здоровьем железнодорожников между ВЭКами? Чем дальше врач от больного, тем больше проблем будет у железнодорожников со здоровьем.

Если у нас, например, вместо поликлиники останется только амбулатория, то из Малой Вишеры людям придётся в Санкт-Петербург. Далеко (160 км) и долго. Будут огромные потери рабочего времени для целого ряда подразделений дороги. Обещают, что раз в месяц станет приезжать врач. Но он будет добираться до автобуса больше трёх часов. И сколько их пациентов он примет, когда приедет на место? Какую помощь сможет оказать?

Дорпрофжел обещал помочь. Но пока ничего не меняется. А ведь расходы на поликлинику в Малой Вишере не такие уж и



Фото: Павел Григорьев

О профилактике заболеваний у работников забывать нельзя

большие. Но она обслуживает Окуловский, Маловишерский и Чудовский железнодорожные узлы. Это 4373 человека.

В Малой Вишере создана инициативная группа, которую поддерживает почти всё местное население. Она направила обращения во властные структуры о том, что дорога не выполняет свои социальные обязательства. От сохранения поликлиники зависят здоровье семей железнодорожников и пенсионеров, которые отдали дороге лучшие годы своей жизни. Да и как можно ликвидировать медицинское предприятие, в котором сосредоточено сложное оборудование, включая рентгеновские установки, аппараты для физиотерапии и оказания стоматологической помощи?

ВИКТОР ЧИСТОВ,
председатель
профсоюзной организации
Маловишерской дистанции пути

Вопрос дня

Каковы, на ваш взгляд, плюсы и минусы работы машиниста в одно лицо?

Сергей Тимофеев, замначальника эксплуатационного локомотивного депо Барабинск ЗСЖД:

– Что касается маневрового движения, то работа в одно лицо здесь уже проявила себя с хорошей стороны. Правда, желательно, чтобы она выше оплачивалась, так как и ответственности у работников заметно больше. В грузовом движении внедрять такую систему работы, думаю, пока рано. Не всё ещё продумано. Как, к примеру, машинист может осмотреть поезд в случае ЧП? Ведь он один. И по нормативным документам не может оставлять на перегоне локомотив без внимания. Кроме того, осматривать длинный поезд в одиночку просто небезопасно. В пассажирском движении проще. При необходимости некоторые функции помощника может выполнять начальник поезда.

Александр Давыдов, машинист эксплуатационного локомотивного депо Челябинск ЮУЖД:

– Работать одному гораздо лучше. Ответственность только на тебе, и не надо ни за кем следить, ну и зарплата больше, что совсем немаловажный момент. К тому же помощники сейчас приходят всё больше какие-то «никакие». Уж не знаю, как их учат, но приходится слишком много внимания уделять им во время работы. Минус, и то несущественный, один – это обзор. Сидишь на одном месте, и не всегда видно, что происходит с другого края. Но это решаемо: и зеркала помогают, тут ещё говорят, камеры нам поставят, тогда вообще будет удобно. Так что на безопасности движения одиночная работа не сказывается.

Евгений Егоров, машинист эксплуатационного локомотивного депо Хабаровск-2 ДВЖД:

– Если ты работаешь один, работы намного больше, и 30-процентное увеличение оплаты не соответствует выполняемому объёму. Тяжело ещё найти такого человека, кто может один работать: многие не проходят предрейсовый осмотр.

Владимир Шошин, машинист эксплуатационного локомотивного депо Котлас СЖД:

– Сидя на чём работать. На моём тепловозе ТЭП-70 такой метод считаю невозможным. Мой помощник не просто так сидит, от его работы многое зависит. Нам положено каждые 20 минут дизельное помещение осматривать. Как вы это представляете в одно лицо? Кабину покидать по инструкции запрещено, один всегда должен быть на месте. Кроме того, я сам работал помощником, это даёт хороший опыт. В машинисты пришёл подготовленным, а ведь практика в нашем деле важна. Понимаю, что это экономически выгодно. И где-то это можно применять. Например, так работают на маневровых локомотивах. Возможно, для молодёжи такая работа будет по плечу, у многих из тех, кого я знаю, повысилась наблюдательность. Но всё равно это ответственная работа без страховки.

Павел Туунов, машинист-инструктор бригады эксплуатационного локомотивного депо Хабаровск-2 ДВЖД:

– Мне без помощника работать легче. Никто не мешает, в поезде надеешься только на себя. По-моему, единственный плюс работы вдвоём – хороший уход за локомотивом. Когда работаешь в одно лицо, меньше уделяешь ему внимания. А так все заботы по уходу за машиной ложатся на помощника, и машинист может об этом уже не беспокоиться.

Сергей Чернышов, машинист грузового движения эксплуатационного локомотивного депо Астрахань-2 ПривЖД:

– Считаю, что работа машиниста в одно лицо – палка о двух концах. Если говорить о маневровом движении, то, с одной стороны, это экономия средств на зарплате помощника, а для машиниста – доплата за работу в одиночку. С другой стороны, с точки зрения безопасности в четыре глаза контролировать маневровые работы, конечно, удобнее. Без помощника машинист вынужден обходиться боковыми зеркалами.

Дмитрий Подшивалов, машинист-инструктор эксплуатационного локомотивного депо Горький-сортировочный ГЖД:

– В нашем депо в одно лицо работают машинисты в маневровом и в пассажирском движении. Люди заинтересованы в такой организации труда. И зарплата выше, и более удобный график работы: перерыв между поездками – не менее 20 часов, а выходной дают после трёх поездок (у обычных бригад – после четырёх). Некоторых желающих останавливают боязнь не пройти комиссию. Требования к состоянию здоровья очень высокие. И если, например, обычные бригады проходят медосмотр раз в два года, то работающие в одно лицо – каждый год.

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

ХАРАКТЕР

Будут новые победы

КОГДА КОЛЛЕКТИВ РАБОТАЕТ СЛАЖЕННО И ЛЮДИ СВОЁ ДЕЛО ЗНАЮТ,
НЕПРИЯТНОСТИ СЛУЧАЮТСЯ РЕДКО

Ранним августовским утром минувшего года дежурная по станции Магнитогорск-грузовой Светлана Ключкова отыскала, набираясь сил перед ночной сменой. Вдруг раздался телефонный звонок. Звонила заместитель начальника станции по кадровым и социальным вопросам Ирина Лисицкая.

— Светлана, у нас ЧП. Срочно на работу.

— А что случилось?

— Долго объяснять, придёшь — узнаешь. Только, пожалуйста, быстрей! — сказала она, и в трубке раздались тревожные, как сигнал «скорой помощи», гудки.

Светлану охватило огорчение. Муж недовольно заворчал:

— Опять звонят. Не дают человеку отдохнуть. Ни стыда, ни совести...

Но в душе Светлана была рада звонку. Ведь она любит свой коллектив и свою работу и всегда с удовольствием идёт в недавно отремонтированное трёхэтажное здание, где размещается пост ЭЦ. Оно стало для неё вторым домом. «Работа для меня — настоящий наркотик», — часто шутит Светлана. И чем сложнее ситуация на станции, тем больше выброс адреналина в кровь изящной хохотушки — общей любимицы коллектива. В этих случаях дежурный по станции быстрее, чем обычно, принимает решения, смело берёт на себя ответственность и получает удовлетворение от сделанного.

Светлана, на минуту закрыв глаза, пытаясь представить, что же могло произойти. Прежде тоже случалось, что её вызывали на работу. Обычно в



Дежурная по станции Светлана Ключкова — человек на своём месте

таких случаях ей говорили, что кто-то заболел, нужно подменить. Но такого беспокойства в голосе звонившего, как сегодня, она давно не слышала.

Вспомнилось, как лет десять назад был подобный тревожный звонок по её домашнему телефону. Тогда 8 марта на Южном Урале случился аномально сильный снегопад. Как пойдёт в известной песне, «выюга смешала землю с небом». Машинисты не могли выехать со станции. «Куда мне ехать? Ни стрелок, ни путей не вижу!» — кричали они по радиосвязи. Поезда тогда

ползли по степи, как тракторы по снежному полю.

Светлане пришлось выйти на работу и вместе со своими подругами включиться в работу, чтобы обеспечить манёвры на путях, заставленных двумя сотнями вагонов, и пустить снегоочистительную технику прежде всего на белорецкое направление. Ведь там железная дорога проходит в горах. Если вовремя не пробить тоннель в сугробах, то поезда застрянут в снегах, как «Челюскин» во льдах Карского моря. Ну а главное, в Международный женский день

женскому коллективу поста ЭЦ удалось устроить себе настоящий праздник — не допустить скопления поездов на станции. Магнитогорск-грузовой — одна

поездов, поставляющих сырьё для Магнитогорского металлургического комбината и вывозящих оттуда готовую продукцию.

Телефон зазвонил второй раз: «Света, приходи, тут такое творится...» «Что же, чёрт возьми, стряслось?! — подумала она и стала собираться на работу

из крупнейших станций не только на Южно-Уральской, но и на всей сети дорог страны. Сюда ежедневно прибывают и отсюда отправляются десятки

«Но сейчас, слава Богу, не зима, снегопада нет. Так что же могло случиться?» — думала Светлана, перебирая различные случаи, застрявшим в памяти.

Весной или в очень дождливое лето случались подтопления на подъездных путях, а особенно на пункте передачи вагонов Куйбас, находящемся в низине. Воды иногда бывало столько, что и устройства СЦБ выходили из строя. Но лето было на редкость засушливым, так что это исключается.

Телефон зазвонил второй раз. Позвонила одна из подруг:

— Света, приходи, тут такое творится...

«Так что же, чёрт возьми, стряслось?! — в который раз повторила она и стала собираться на работу.

Семья Ключковых, как и большинство железнодорожников, живёт неподалёку от станции в посёлке, известном на Магнитке как 12-й участок. Обычно Светлана, её муж, машинист локомотива, да и родители (они тоже железнодорожники) добираются до станции пешком за полчаса. Но сегодня решила поехать на машине, хотя мужу не нравится, когда она садится за руль. Жена ведь обожает быструю езду. «Не люблю плестись в хвосте», — признаётся сама.

За 12 лет работы дежурной по станции Светлана Анатольевна научилась предвидеть нештатные ситуации и успешно преодолевать их. Когда коллектив работает слаженно, дружно и люди свою дело знают, редко случаются неприятности. Версия о том, что на станцию приехала какая-нибудь важная комиссия или высокое начальство и нужно было перед ними, что называется, продемонстрировать образцово-показательную работу, отпадала. Не может приезд начальства на станцию быть ЧП. Ведь по итогам 2010 года Магнитогорск-грузовой

признан лучшей станцией на Южно-Уральской железной дороге. А в скором будущем они ещё улучшат производственные показатели. Нынешнему начальнику станции Магнитогорск-грузовой Сергею Горбунову удалось реализовать мечту нескольких поколений своих предшественников — реконструировать распределительную горку и получить согласие руководства дороги и ММК профинансировать строительство более короткого пути на металлургический комбинат. Пока на доставку грузов туда через станцию Входная уходит около часа. Если проект реализуют, то железнодорожное сообщение с комбинатом будет осуществляться через станцию Новую, а там расстояние короче, поэтому время доставки сырья и вывоза продукции сократится. И от этого выиграют и металлурги, и железнодорожники.

Когда Ключкова вышла из своего автомобиля, у неё оставалась всего одна версия, случившегося: скорее всего, наверное, отключилось электричество...

Но то, что увидела в зале красного уголка, не вписывалось ни в один придуманный ею сценарий. Люди улыбались.

Всё разъяснила телеграмма, висевшая на доске объявлений: «От всей души поздравляем Светлану Анатольевну Ключкову! Указом Президента Российской Федерации она за многолетний и добросовестный труд награждена медалью «За развитие железных дорог».

АЛЕКСЕЙ КАЗАКОВ,
СПЕЦ. КОРР. «ГУДКА»
МАГНИТОГОРСК
ФОТО АВТОРА

Забота

Для двоих — в самый раз

У ИВАНА БЕЛИЗОВА НАДЁЖНЫЙ ТЫЛ И СЕЙЧАС

На войне сибиряк Иван Белизов занимался практически тем же, чем и в мирной жизни: укладывал рельсы, строил мосты, другие объекты. Но с одним существенным отличием: не раз ему приходилось и приводить в негодность железнодорожную инфраструктуру, чтобы ею не воспользовалась враг...

Иван Кириллович, несмотря на свои 85 лет, и сейчас не производит впечатление немощного старика: прямая осанка, ясный взгляд, внятная речь.

— Не курит он давно, да и горькую употребляет только по большим событиям, но это он только на вид такой здоровый, — фразу не даёт закончить Иван Кириллович: по лицу мужа супруга Анастасия Тимофеевна видит, что эту тему лучше не развивать.

Зато они оба с удовольствием рассказывают, как в прошлом году получили в собственность от Восточно-Сибирской железной дороги квартиру в областном центре.

Невелики, может быть, хоромы, всего лишь однокомнатная, но благоустроенная: ни за дровами выходить, ни печь топить, ни по воду тащиться. Протяни руку к крану, и вот она — холодная и горячая. В общем, для двоих в самый раз.

— До 2005 года жили мы в собственном доме на станции Шерегуль, что в Куйтунском районе. Хозяйство своё держали, управлялись, как могли, а со временем стали слабеть. Вот и стали просить себе квартиру со всеми удобствами в Иркутске, чтобы быть поближе к дочери и сыну. Дорога, спасибо ей большое, пошла навстречу. Поселили нас здесь на условиях найма, а в прошлом году перед Днём Победы обрадовали ещё раз — передали наше гнёздышко в собственность. Ведь заслужили, наверное, да? — вспоминает Иван Кириллович.

Но тогда было не эмоций. Вместе со своим поездом Белизов восстанавливал путь на Кубани, в Крыму, на Кавказе, строил железнодорожные мосты, в том числе и через Керченский пролив, а в Новороссийске уничтожал ценное железнодорожное имущество, чтобы оно не досталось врагу. Работать доводилось с рассвета и до заката. О тех давних событиях и сейчас напоминает медаль «За оборону Кавказа».

Чего-чего, а лиха Ивану Кирилловичу, как и многим его сверстни-



У Ивана Кирилловича и Анастасии Тимофеевны теперь есть собственная квартира, однако главное их достижение — дети и внуки

кам, испытать довелось, хотя и не пришлось ходить в штыковые атаки, а вот под бомбёжками бывал.

В 1942 году, 16 лет от роду, пришёл он монтёром пути на станцию Тулюшка. А уже через четыре месяца его зачислили бойцом головного ремонтно-восстановительного поезда № 131, главной задачей которого было восстанавливать железнодорожную инфраструктуру, пострадавшую от боевых действий.

— Из Иркутска нас направили в Краснодар. Чем ближе к фронту, тем чаще бомбили и обстреливали нас немецкие самолёты. Один из составов с кавалерийской частью они уничтожили прямо перед нами — сгоревшие кони, раненые люди. Тяжело это было всё видеть, — вспоминает Иван Кириллович.

— Из Пьяниц и наркоманов нет, все порядочные, работающие, нас не забывают, — бесхитростно и чисто по-деревенски выдаёт главную тайну жена ветерана. А что ещё надо для тихого, заслуженного покоя?

— У нас пьяниц и наркоманов нет, все порядочные, работающие, нас не забывают, — бесхитростно и чисто по-деревенски выдаёт главную тайну жена ветерана. А что ещё надо для тихого, заслуженного покоя?

На следующий год чета Белизовых будет отмечать 60 лет совместной жизни.

СЕРГЕЙ КЕЗ,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
ИРКУТСК
ФОТО АВТОРА

VI МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ БИЗНЕС-ФОРУМ
СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО 1520

VI INTERNATIONAL RAILWAY BUSINESS FORUM
1520 STRATEGIC PARTNERSHIP

СОЧИ SOCHI
31 мая - 2 июня May 31 - June 2
Рэдиссон Лазурная Radisson Lazurnaya

Генеральный партнер General Partner
Стратегический международный партнер Strategic International Partner
Официальный международный партнер Official International Partner
Мобилити Нетворкс Логистикс Mobility Networks Logistics
Фонд энергоснабжения Официальный оператор энергоснабжения Official Operator of Energy Supply
Русэнергосбыт Partner
Партнер Partner
Мастер Клиент Мастер Клиент
Генеральная строительная компания General Construction Company
РЖДстрой Partner
Партнер Partner
Организатор Organized by
Бизнес диалог Business Dialog

Спонсор дискуссии Sponsor of the Discussion
Спонсор дискуссии Sponsor of the Discussion
Спонсор дискуссии Sponsor of the Discussion
Генеральные информационные партнеры General Information Partners
РДНД партнер ГУДОК Интерфакс

WWW.FORUM1520.RU

ФИГУРНОЕ КАТАНИЕ

Лёд слёзы льёт

СЕГОДНЯ НА ПРОХОДЯЩЕМ в Москве чемпионате мира определятся обладатели первых наград турнира.

Первые медали московского чемпионата разыграют мужчины в одиночном катании, а также представители парного катания. У одиночников честь России отстаивает лишь Артур Гачинский – ученик знаменитого тренера Алексея Мишина. Столк скромное представительство нашей страны связано с неудачным выступлением российских фигуристов на предыдущих чемпионатах. Гачинский – спортсмен талантливый и перспективный. Но пока борются на равных с лидерами ему не по силам.

Что касается соревнований спортивных пар, то здесь все наши надежды связаны с



ФОТО: РИА «ЧЕХОСЛОВАКИЯ»

От сборной России на медали чемпионата мира, стартовавшего в Москве, в основном претендуют Юко Кавагути и Александр Смирнов

Юко Кавагути и Александр Смирновым, которые уже выигрывали медали чемпионатов мира. Правда, тренер пары Тамара Москвина рассказала, что на пике формы её подопечные были в конце марта, то есть к тем срокам, на которые и был изначально запланирован чемпионат, что должен был пройти в Японии. Ещё одна наша пара – Татьяна Волосожар и Максим Траньков – лишь недавно катаются вместе. И если они смогут добраться до пьедестала, то это станет большой удачей.

Кстати, спортсмены будут бороться не только за медали, но и за призовые. Чемпион в одиночном разряде получит \$45000, серебряный призёр – \$27000, бронзовый – \$18000. Даже за 12-е место полагается вознаграждение – \$2000. Чемпионы в танцах и парном катании получат \$67500 на двоих. Второе место оценено в \$40500, а третье – в \$27000.

РОМАН ВИШНЁВ

БИАТЛОН

Заграница нам поможет

Одним из главных претендентов на пост главного тренера сборной России по биатлону является немецкий специалист Вольфганг Пихлер, который успешно тренировал сборную Швеции.

Он уже начал переговоры с Союзом биатлонистов России. Впрочем, Пихлер не единственный кандидат на место главного тренера. На недавнем внеочередном заседании совета Минспорттуризма тренерскому штабу выставлена неудовлетворительная оценка, и было рекомендовано не продлевать контракт с главным тренером команды Владимиром Барнашовым. При этом на его место был предложен Валерий Польховский, который уже работал со сборной с 2001 по 2007 год. Впрочем, его кандидатура вызвала противоречивую реакцию у представителей СБР. Вопрос о главном тренере может быть решён 29 апреля на экспертом совете Минспорттуризма.

Матвей Володин

ДОРОГА

Пятёрка по волейболу

В Красноярске прошло первенство КРЖД по волейболу.

В турнире приняли участие пять команд: сборные крупнейших узлов дороги Абакана, Ачинска и Красноярска, а также команды Дирекции управления движением и Первой грузовой компании. На торжественной церемонии открытия выступил первый заместитель начальника дороги Владимир Катакин, отметив, что волейбольный турнир год от года становится всё представительнее. Что касается непосредственно волейбола, то почти все игры проходили в интересной и напряжённой борьбе. Победителями стали спортсмены Красноярского узла, которые составят основу команды Красноярской дороги для участия в майской Кубке президента ОАО «РЖД», который пройдёт в Екатеринбурге.

ВИКТОР РОМАНОВ

БАСКЕТБОЛ

Путь на Бельгию

«ЛОКОМОТИВ-КУБАНЬ» ГОТОВ ПОБОРОТЬСЯ ЗА ПОБЕДУ В ЕВРОПЕ



ФОТО: WWW.PHOTOPRESS.RU

ЗАВТРА В БЕЛЬГИЙСКОМ ОСТЕНДЕ СТАРТУЕТ «ФИНАЛ ЧЕТЫРЁХ» ЕВРОЧЕЛЛЕНДЖА. ОДНИМ ИЗ ПРЕТЕНДЕНТОВ НА ПОБЕДУ БУДЕТ КРАСНОДАРСКИЙ «ЛОКОМОТИВ-КУБАНЬ». О ПОДГОТОВКЕ КОМАНДЫ К РЕШАЮЩИМ МАТЧАМ, А ТАКЖЕ О ВЫСТАУЛЕННИИ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ БАСКЕТБОЛЬНОЙ ЛИГЕ «ГУДОК» РАССКАЗАЛ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР КЛУБА АНДРЕЙ ВЕДИЩЕВ.

– **Андрей Владимирович, выходом в «Финал четырёх» программа минимум выполнена?**

– Да. Но довольствоваться малым мы не собираемся и в Бельгии обязательно будем бороться за победу.

– **Одним из претендентов на проведение «Финала четырёх» был Краснодар...**

– Конечно, мы рассмотрены, что нам не дали провести этот турнир. Ведь мы подготовили очень интересную заявку в ФИБА-Европа. Правда, при этом трезво оценивали свои шансы и право проведения женской Евролиги отдали Екатеринбургу. Два «Финала четырёх» в одной стране – явление крайне редкое. Но есть шанс, что в следующем году в случае выступления в этом турнире и попадания в финал нашу заявку рассмотрят.

– **Вашими соперниками будут «Остенде» и питерский «Спартак», с которыми «Локомотив» в этом году уже пришлось испытать немало трудностей. К тому же бельгийцы будут играть на своей площадке.**

– Явных фаворитов нет. Победит та команда, которая на тот период будет тактически и функционально лучше подготовлена. Всё решат нюансы.

– **Наверняка бельгийцы как хозяева получат преимущество над другими финалистами.**

– Явных фаворитов нет. Победит та команда, которая на тот период будет тактически и функционально лучше подготовлена. Всё решат нюансы.

– **Наверняка бельгийцы как хозяева получат преимущество над другими финалистами.**

– Явных фаворитов нет. Победит та команда, которая на тот период будет тактически и функционально лучше подготовлена. Всё решат нюансы.

– **Наверняка бельгийцы как хозяева получат преимущество над другими финалистами.**

– Явных фаворитов нет. Победит та команда, которая на тот период будет тактически и функционально лучше подготовлена. Всё решат нюансы.

– **Наверняка бельгийцы как хозяева получат преимущество над другими финалистами.**

– Явных фаворитов нет. Победит та команда, которая на тот период будет тактически и функционально лучше подготовлена. Всё решат нюансы.

– **Наверняка бельгийцы как хозяева получат преимущество над другими финалистами.**

– Явных фаворитов нет. Победит та команда, которая на тот период будет тактически и функционально лучше подготовлена. Всё решат нюансы.

– **Наверняка бельгийцы как хозяева получат преимущество над другими финалистами.**

– Явных фаворитов нет. Победит та команда, которая на тот период будет тактически и функционально лучше подготовлена. Всё решат нюансы.

– **Наверняка бельгийцы как хозяева получат преимущество над другими финалистами.**

– Явных фаворитов нет. Победит та команда, которая на тот период будет тактически и функционально лучше подготовлена. Всё решат нюансы.

– **Наверняка бельгийцы как хозяева получат преимущество над другими финалистами.**

– Явных фаворитов нет. Победит та команда, которая на тот период будет тактически и функционально лучше подготовлена. Всё решат нюансы.

– **Наверняка бельгийцы как хозяева получат преимущество над другими финалистами.**

– Явных фаворитов нет. Победит та команда, которая на тот период будет тактически и функционально лучше подготовлена. Всё решат нюансы.

– **Наверняка бельгийцы как хозяева получат преимущество над другими финалистами.**

– Явных фаворитов нет. Победит та команда, которая на тот период будет тактически и функционально лучше подготовлена. Всё решат нюансы.

Андрей Ведищев видит будущее своей команды в детском спорте

– **с дистанции или команды «снизу» стали сильнее?**

– Я думаю, что подтянулись «нижние» клубы. Средний уровень чемпионата заметно вырос, судейство стало более объективным, поэтому командам легче реализовывать свои возможности в таких условиях.

– **Давайте теперь поговорим о выступлении «Локомотива-Кубань» в Профессиональной баскетбольной лиге. Здесь клуб идёт вторым, но пока не может догнать казанский УНИКС.**

– Мы стабильно выступаем с начала чемпионата, хотя и проиграли несколько игр, но много и выиграли. Конечно, могли бы занимать более высокое место в турнирной таблице, но объективно мы и так выступаем

всего, мы сконцентрируемся именно на этих трёх турнирах.

– **Что скажете о выступлении юных баскетболистов «Локомотива», которые заняли второе место в детской Евролиге?**

– Мы набрали команду два года назад. Успешная работа тренерского штаба, грамотная селекция дали результат. В перспективе эти ребята смогут играть в дубле. Сейчас важны не столько их текущие результаты, сколько профессиональная подготовка. А если они, осваивая все тонкости игры в баскетбол, ещё и добиваются побед – это прекрасно.

– **Благодаря созданию Профессиональной баскетбольной лиги уровень нашего баскетбола растёт?**

– Безусловно, создание ПБЛ принесло пользу. Лига стала существовать самостоятельно, принимая решения. Я верю, что это положительный шаг для нашего баскетбола.

– **В недалёком будущем «Локомотиву-Кубань» пред-**

стоит играть ещё и в Единой лиге ВТБ. Хватит ли у команды сил сразу на четыре турнира в сезоне?

– Участие в Единой лиге ВТБ пристикно для «Локомотива». Это новый опыт для нас. Мы давно хотели принять участие в этом турнире, где играют очень сильные команды: 6 клубов Европы и несколько команд, выступающих в Кубке Европы. Кроме того, это коммерчески привлекательное соревнование. Клубы-участники получают бонусы независимо от результатов. Что касается игры сразу на четыре фронта, думаю, это маловероятно. Мы не сможем участвовать сразу во всех соревнованиях, учитывая плотный календарь европейских Кубков, Лиги ВТБ и чемпионата России. Скорее

стоит играть в Единой лиге ВТБ. Хватит ли у команды сил сразу на четыре турнира в сезоне?

– Участие в Единой лиге ВТБ пристикно для «Локомотива». Это новый опыт для нас. Мы давно хотели принять участие в этом турнире, где играют очень сильные команды: 6 клубов Европы и несколько команд, выступающих в Кубке Европы. Кроме того, это коммерчески привлекательное соревнование. Клубы-участники получают бонусы независимо от результатов. Что касается игры сразу на четыре фронта, думаю, это маловероятно. Мы не сможем участвовать сразу во всех соревнованиях, учитывая плотный календарь европейских Кубков, Лиги ВТБ и чемпионата России. Скорее

стоит играть в Единой лиге ВТБ. Хватит ли у команды сил сразу на четыре турнира в сезоне?

– Участие в Единой лиге ВТБ пристикно для «Локомотива». Это новый опыт для нас. Мы давно хотели принять участие в этом турнире, где играют очень сильные команды: 6 клубов Европы и несколько команд, выступающих в Кубке Европы. Кроме того, это коммерчески привлекательное соревнование. Клубы-участники получают бонусы независимо от результатов. Что касается игры сразу на четыре фронта, думаю, это маловероятно. Мы не сможем участвовать сразу во всех соревнованиях, учитывая плотный календарь европейских Кубков, Лиги ВТБ и чемпионата России. Скорее

стоит играть в Единой лиге ВТБ. Хватит ли у команды сил сразу на четыре турнира в сезоне?

– Участие в Единой лиге ВТБ пристикно для «Локомотива». Это новый опыт для нас. Мы давно хотели принять участие в этом турнире, где играют очень сильные команды: 6 клубов Европы и несколько команд, выступающих в Кубке Европы. Кроме того, это коммерчески привлекательное соревнование. Клубы-участники получают бонусы независимо от результатов. Что касается игры сразу на четыре фронта, думаю, это маловероятно. Мы не сможем участвовать сразу во всех соревнованиях, учитывая плотный календ