



В школах страны необходимо введение астрономии как отдельного предмета, считает министр образования и науки Ольга Васильева

23 сентября 2016 года Выходит

пятница

с 23 декабря

№ 168 (26073)

1917 года

WWW.GUDOK.RU
ГУДОК



Тираж

Электронная версия

185 175

150 965

экземпляров

адресов

ОБЪЕДИНЕННЫЙ ПЯТНИЧНЫЙ ВЫПУСК

ЧЕЛОВЕК НЕДЕЛИ

ОТ РЕДАКЦИИ

Кодекс надо читать

Сколько найдётся в стране работодателей, которые ни разу не нарушали трудовое законодательство? Очевидно, не много. Нарушают порой намеренно, например, пытаются таким образом снизить издержки производства в кризис, но в большинстве случаев речь идёт не о злом умысле, а о простом незнании законов и нормативных актов по труду. Между тем Трудовой кодекс – штука сложная, многогранная. Нарушения могут подстерегать на каждом шагу. И чтобы бороться с ними, надо знать «врага в лицо».

С недавнего времени Роструд предоставляет работодателям возможность пройти самопроверку соблюдения требований трудового законодательства с помощью сервиса «Электронный инспектор». За время его пилотной работы было выявлено порядка 100 тыс. нарушений, которые в реальности могли бы стоить тестируемым более 3,2 млрд руб. штрафов. Впрочем, неукоснительное соблюдение требований закона о труде сегодня в интересах любой компании, которая печётся не только о деньгах, но и о корпоративном имидже.

В РЖД за последние пять лет число нарушений ТК уменьшилось почти на треть, в планах на следующий год снизить их ещё как минимум на 50%. Эти планы воплотятся в жизнь при продолжении системной работы по повышению правовой грамотности специалистов социально-кадрового блока на среднем и линейном уровнях. В департаменте по организации, мотивации и оплате труда ОАО «РЖД», к примеру, инициировали включение в систему тестирования инженеров по труду 600 вопросов по знаниям в сфере трудовых взаимоотношений, чтобы на основании результатов формировать программу их обучения. Ещё есть предложение включить показатель по количеству нарушений ТК, выявляемых правовыми инспекторами Роспотребнадзора, в рейтинг служб организации и оплаты труда филиалов.

ЦИФРА ДНЯ

12 МЛН ТОНН

зерна погрузили на сети дорог с начала года. Это на 4,7% больше, чем в 2015-м.

БЛИЦ

Рост числа пассажиров – результат хорошо продуманных маркетинговых акций



АЛЕКСЕЙ РУСАКОВ, начальник Горьковского филиала АО «ФПК»

– Алексей Петрович, в последние годы летние пассажирские перевозки у филиала снижались в 2016-м? – Пассажирами наших поездов стали около 2 млн человек – на 10,2% больше, чем годом ранее.

В официальном расписании было заложено 23 круглогодичных поезда, 15 сезонных, один детский. Как известно, продажа билетов начинается за 45 суток до отправления поезда, и динамика продаж отслаивается. Уже в мае стало ясно, что билеты на некоторые направления распродаются очень быстро: после первых трёх дней предварительной продажи уходило до 90% мест. Горьковский филиал АО «ФПК» немедленно направил в РЖД заявку с просьбой дать воз-



Больше всего – на 17% – выросли перевозки организованных групп детей: это 17 тыс. пассажиров

нов к некоторым поездам южного направления сверх запланированной схемы. Так мы удовлетворили спрос населения и перевезли больше прогнозируемого количества. Больше всего – на 17% – выросли перевозки организованных групп детей: это 17 тыс. пассажиров. Как известно, требования к таким перевозкам более строгие: ва-

гоны должны быть с экологически чистыми туалетами и кондиционерами. Из такого подвижного состава, причём самого нового, 2014–2015 годов постройки, был сформирован детский поезд Казань – Анапа.

– Перевозки выросли по причине недоступности курортов Турции и Египта? – Не только. Сыграли роль и хорошо продуманные маркетинго-

несколько раз больше, чем в предшествующее лето.

– До ввода нового расписания на 2017 год остаётся меньше трёх месяцев. Будет ли в нём учтён опыт летних перевозок? – Больших изменений не будет. Ведь пассажиропоток нарабатывался нами не один год и в основе своей уже сформировался.

Тем не менее некоторые нюансы учтём. Например, введённый в 2014 году дневной поезд Нижний Новгород – Киров стал перевозить большее количество пассажиров, поэтому мы увеличиваем длину состава. Стоянку поезда Киров – Адлер в Лазаревской предложили увеличить, потому что за те две минуты, которые стоял там поезд, люди не успевали произвести посадку. И наоборот, необходимо, где это целесообразно, сократить время стоянок ряда поездов южного направления. Это уменьшит их время в пути. Наша задача – не снижать достигнутого объёма перевозок, обеспечив их привлекательность.

БЕСЕДОВАЛ
НИКОЛАЙ МОРОХИН

Грузоперевозки в телефоне

Молодой инженер придумал новый сервис для клиентов компании



ЛИТВИНЧЕВ СЕРГЕЙ АРХИПОВИЧ

Программы для мобильных и планшетов облегчают жизнь многим пользователям – с их помощью можно узнать нужную информацию, оплатить услуги, купить билет на поезд. В течение года появится и специальное приложение для грузоотправителей «РЖД – грузовые перевозки». Инициатором его разработки и одним из авторов проекта стал ведущий инженер Забайкальского ТЦФТО Сергей Литвинчев.

Сергей открывает паспорт проекта на своём планшете. «Это упрощённая версия. Здесь показано, как должно выглядеть мобильное приложение, какова его структура. Вот порядок перехода по вкладкам, вот порядок предоставления услуг – и для пользователя-клиента, и для пользователя-перевозчика», – объясняет ведущий инженер, касанием пальца открывая пункты меню.

Признаётся: к созданию приложения подтолкнуло желание сделать компанию более клиентоориентированной:

«Работая в отделе транспортного обслуживания, знаю потребности клиентов и вижу все трудности. Сегодня грузоотправителю для заказа услуги перевозки нужно лично или через доверенное лицо обращаться в линейное агентство или в территориальный центр фирменного транспортного обслуживания, заполнить там зное количество заявок и пять-шесть договоров, в которых требуются подписи. Это не привлекает тех клиентов, которые везут высокодоходные грузы, преимущественно 3-го класса, например оборудование, то есть представителей среднего и малого бизнеса».

Кроме того, у многих возникает вопрос по перевозкам. При помощи мобильного приложения грузоотправитель может получить онлайн-консультацию круглосуточно, в любой день недели и находясь даже в другом городе, разница в часовых поясах не станет помехой. «Воспользовавшись приложением, грузоотправитель совершит все операции дистанционно из любой точки мира. Он может заказывать услуги из единого перечня, оформлять перевозки, бронировать вагоны, в том числе по услуге «Грузовой экспресс», которые идут точно по расписанию», – перечисляет Литвинчев.

В том, что новинка будет востребована, сомнений у него нет. За счёт упрощения взаимодействия с ОАО «РЖД» ввод этого электронного сервиса в повседневный обиход, уверен Сергей, позволит привлечь с альтернативных видов транспорта новых клиентов и высокодоходные грузы на железную дорогу. А это дополнительные доходы для холдинга.

>Окончание<

ИНФРАСТРУКТУРА

В режиме закрытого перегона

Объём работ по модернизации пути, намеченный на этот год на Дальневосточной дороге, выполнен более чем на 80%. Уже модернизировано 340,8 км пути, до конца сезона остаётся обновить около 60 км.

В частности, на Владивостокской дистанции путевой машинная станция №18 реконструировала участки железнодорожного полотна на перегонах Угловая – Артём-Приморский-1 и Барановский – Раздольное.

Кроме того, как сообщили в производственно-техническом отделе Дальневосточной дирекции по ремонту пути, в целом на ДВЖД уложено 259,6 км рельсовых плетей, заменён 181 комплект стрелочных переводов. Средним ремонтном оздоровлен 41 км, а сплошная замена рельсов новыми произведена на 121,7 км. Всего различными видами капитального ремонта планируется отремонтировать 481,5 км пути. В работах задействовано около 180 единиц путевых машин: щёбнеочистители, путеукладчики, выравночно-подбивочные комплексы.

Уже состоялось 183 «окна» общей продолжительностью более 5,6 тыс. часов, в том числе в режиме закрытого перегона – 47 «окон» на 169 суток. «В этом году достаточно активно стали применять технологию ремонта в режиме закрытого перегона с представлением «окон» продолжительностью 96 часов. За это время выполняются весь комплекс работ по модернизации, и их качество выше, чем в небольшие «окна», – отметил начальник Уссурийской дистанции пути Алексей Брагин.

Серьёзные объёмы работ и у эксплуатационников. В частности, на Уссурийской дистанции пути в рамках текущего содержания будет смонтировано не менее 12 стрелочных переводов на железобетонных брусках. Уложено восемь комплектов, в том числе на станции Уссурийск, Уссурийск-2, Ипполитовка, Дубининский, Гродеково. В укладке стрелок на боковых станционных путях участвуют работники дистанции, привлекая крановую технику восстановительного поезда. Но в некоторых случаях приходится работать с помощью мотовоза. «Сначала разбирается старый комплект на деревянном бруске и в обратном порядке укладывается новый на железобетонном основании. Так, стрелочный перевод меняется за два дня в ходе 48-часового «окна». При этом движение поездов по главному ходу, когда мы работаем на боковом пути, не останавливается», – пояснил Алексей Брагин.



Так, по его словам, если бы путейцы работали на станции Ипполитовка краном восстановительного поезда, пришлось бы отключить контактную сеть, и на двух перегонах составы бы шли по неправильному пути. «Так что в данном случае потери в движении поездов минимальны, хотя сама технология достаточно трудоёмкая», – сказал Алексей Брагин.

В числе других работ по плану противоаварийных мероприятий и текущего содержания в этот сезон работникам Уссурийской дистанции необходимо заменить не менее 7 тыс. железобетонных шпал. Это касается участков, которые не включены в программу капремонта. Как правило, такие работы проводятся по приёмо-отправочным, подъездным путям, в том числе ведущим к воинским частям. «Дорожные мастера нормально восприняли идею укладки железобетонных шпал собственными силами, потому как длительное время использовали старогонные деревянные шпалы: снимали, отвозили на базу, перебирали и потом снова укладывали в путь. Но старогонная шпала прослужит ещё три – пять лет, а железобетонная при нормальном содержании – десятилетия, – добавил Алексей Брагин. – Вопрос по состоянию деревянных шпал, недопущению уширения колеи таким образом связан с безопасностью движения».

Работы по текущему содержанию развёрнуты и на Владивостокской дистанции пути. На начало сентября уложено 6,7 тыс. новых шпал. Переукладка рельсов в кривых проведена на 3,1 км, сказал начальник дистанции Андрей Регель.

ПАВЕЛ МИХАЙЛОВ

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Вернуться в начало прошлого века

На Кругобайкальской железной дороге начали разбивать пассажирскую инфраструктуру в ретро-стиле. В новом облике уже представлены остановочные пункты 79-й и 123-й км, завершаются работы на станции Шарыжалгай. Благоустройство по единому дизайн-проекту будет проводиться в два этапа и коснётся 11 остановочных пунктов. До конца года планируется завершить первый этап реконструкции – устройство посадочных платформ в деревянном исполнении с установкой типовых ограждений, сходов, пандусов для маломобильных граждан, информационных стенов с описанием достопримечательностей на русском, английском и китайском языках и экоплатформ. Остановочный пункт на 110-м км будет включать в себя ещё и торговый павильон со смотровой площадкой. В 2017–2018 годах будет проводиться второй этап реконструкции: установят навесы на перронах, лавочки, фонари. Совместно с туроператорами планируется проводить ежегодный опрос об имеющихся потребностях и пожеланиях, на основании которых будет корректироваться работа по развитию туристической индустрии на инфраструктуре «золотой пряжки» Транссиба.

Электронная услуга

С сентября пассажирам доступна услуга электронной регистрации при покупке билетов в беспересадочные вагоны АО «ФПК» Москва – София и Москва – Будапешт, курсирующие в составе поезда Москва – Варшава. Пройти электронную регистрацию можно после оформления электронного билета на сайте ОАО «РЖД». При посадке пассажирам с электронной регистрацией необходимо предъявить электронный билет, распечатанный на листе бумаги, и документ, удостоверяющий личность, который указан при покупке билета. Услуга предоставляется на всём пути следования и доступна не позднее чем за один час до отправления поезда с начальной станции. Продажа электронных билетов прекращается за час до отправления поезда со станции посадки, если она расположена на территории России, или за час до отправления поезда с начальной станции маршрута, если она находится на территории иностранной железной дороги.

ПО СООБЩЕНИЯМ
КОРРЕСПОНДЕНТОВ «ГУДКА»
И ИНФОРМАЦИОННЫХ АГЕНТСТВ

ЧЕЛОВЕК НЕДЕЛИ

Грузоперевозки в телефоне

>Начало

Свой проект Сергей Литвинцев представил на конкурс «Новое звено». Оказалось, что аналогичные проекты в полуфинале предлагали молодые специалисты с Северо-Кавказской и Куйбышевской дорог. Члены экспертной группы приняли решение объединить три проекта в один комплексный – мобильное приложение «РЖД – грузовые перевозки». В результате разработка стала насыщенной и функциональной.

Сергей, Инна Годун и Егор Нефёдов за короткий срок проделали огромную работу, несмотря на то что находились в разных часовых поясах.

«Во время работы над проектом нас поддерживал начальник Забайкальского ТЦФТО Сергей Штырлов. Помогал и в решении спорных моментов, и когда требовалась консультация какого-либо специалиста», – говорит Сергей Литвинцев.

На Слёте молодёжи РЖД этот проект разделил первое место конкурса «Новое звено» с другом – «Разработка единого модуля предварительного расчёта стоимости доставки грузов и оказания услуг в разделе «Грузовые перевозки» сайта ОАО «РЖД» (кстати, в работе над ним участвовала коллега Сергея, ведущий инженер отдела мониторинга и маркетинга рынка грузовых перевозок Забайкальского ТЦФТО Екатерина Машукова).

Мобильное приложение планируется воплотить в жизнь в течение года. Помочь в этом пообщались на самом высоком уровне.

«Создание программы приложения сейчас в стадии разработки. Силами одной дороги это сделать проблематично, так как оно будет запускаться на сеть. Конечно, потребуется и участие программистов и многих других специалистов», – поясняет Сергей.

Сейчас оформляется заявка на включение разработки приложения в план информатизации, по которому будут выделены средства.

В Забайкальском ТЦФТО Сергей работает около двух лет. Говорит, в центре хорошие возможности для самореализации.

Ему нравится предлагать услугу, а затем видеть результаты своего труда, который приносит выгоду компании. «Исполнительный, дисциплинированный и работоспособный. Оперативно выполняет задания. При этом умеет отстоять свою точку зрения», – характеризует Литвинцева начальник транспортного отдела центра Наталья Филагова.

Многие качества, которые пригодились в ТЦФТО, Сергей выработал ещё когда трудился составителем на станции Кадала. «Чтобы лучше понимать дорогу, в дальнейшем управлять техническими процессами, нужно начинать с рабочих специальностей. Без этого куда. Всё нужно прочувствовать изнутри», – убеждён ведущий инженер.

В работе составителя его привлекала организация движения: он руководил манёврами. Опыт пригодился и на новом месте: умение без промедления реагировать на изменение ситуации, оперативно принимать решение и отвечать за него.

Кстати, быстро принимать решения Литвинцев умеет не только на работе. Одно из его увлечений, помимо участия в КВН и других молодёжных проектах, – пейнтбол. А здесь нужны и скорость реакции, и нестандартное мышление. Нужно продумывать тактику и стратегию, действовать так, чтобы привести команду к победе. В игре друзья часто выбирают Сергея капитаном. И, наверное, это не случайно.

Ну а после пейнтбольных сражений или трудовой недели Сергей отдыхает в кругу любимых родных: жены Ирины и двухлетней дочке Тани. Вместе гуляют в парке, ходят в кукольный театр, в зоопарк или цирк. А когда появляется больше свободного времени, к примеру отпуск, семья Литвинцевых отправляется погостить к бабушке с дедушкой в посёлок Приаргунск.

Родители Сергея, бывшие школьные учителя, профессию сына считают почётной. Говорят, что он выбрал в этой жизни правильную дорогу – железную.

Сергей Донцов,
соб. корр. «Гудка»
Чита

СЕРВИС

Байки приглашают на посадку

Весной следующего года в вагонах-автомобилевозах можно будет перевозить мотоциклы. Эта услуга начала предоставляться в тестовом режиме на направлениях Москва – Санкт-Петербург, Москва – Петрозаводск, Москва – Астрахань, Москва – Псков, Санкт-Петербург – Астрахань.

Как рассказал начальник Северо-Западного филиала ФПК Михаил Поярков, воспользоваться услугой может как физическое лицо, так и юридическое.

Чтобы перевезти мотоцикл, клиенту необходимо предоставить паспорт, свидетельство о регистрации транспортного средства и билеты, если отправитель является пассажиром ФПК. Отправитель может подать заявление на перевозку мотоцикла по телефону или через Интернет на сайте РЖД.

«Заявление может быть подано в срок от 45 суток до планируемой даты отправления мотоцикла, – уточнили в Северо-Западном филиале ФПК. – Приём заявлений прекращается за 3-5 суток до даты отправления поезда, с которым следует вагон-



ной и охранной сигнализации и может перевозить восемь мотоциклов.

«К весне мы рассчитываем сделать подарок любителям двухколёсного транспорта на одном из наиболее оживлённых туристических направлений, чтобы мотоциклы можно было перевозить в составе поездов Москва – Адлер и Санкт-Петербург – Адлер», – поделился планами Михаил Поярков.

Цена перевозки мотоциклов соответствует стоимости перевозки транспортных средств класса «А». Например, за доставку из Москвы в Санкт-Петербург надо заплатить от 4145 до 7353 руб., в Петрозаводск – от 4921 до 8730 руб. Стоимость зависит от количества пассажиров, проезжающих в поезде, типа вагона и оформления перевозки по маршруту «туда – обратно».

Пассажиры новому сервису рады. «У меня есть мотоцикл, в принципе, учитывая появившуюся возможность, можно здорово расширить географию своих поездок», – считает житель Северной столицы Константин Смирнов.

Яна Позолотчикова,
соб. корр. «Гудка»
Санкт-Петербург

автомобилевоз, в зависимости от маршрута перевозки».

Выдают мотоцикл на станции назначения получателю, указанному отправителем при оформлении перевозки.

По словам Михаила Пояркова, модернизировали пять вагонов-автомобилевозов. Их дооб-

рудовали упорами, которые вместе со специальными растяжками обеспечивают надёжность крепления мотоцикла, чтобы он не поцарапался или не упал во время движения поезда. Закрепляют мотоциклы приёмодатчики груза и багажа под контролем отправителя.

Внутри вагон-автомобилевоз оборудован системами пожар-

СОТРУДНИЧЕСТВО

Новые рынки

Совместные разработки ОАО «РЖД», ОАО «Научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт информатизации, автоматизации и связи на железнодорожном транспорте» (НИИАС), компании «Бомбардье Транспорт Шведия АБ» и ООО «Бомбардье Транспорт Шведия (Сигнал)» планируется вывести на международный рынок.

Об этом говорится в меморандуме о взаимопонимании, подписанном сторонами в рамках Международной транспортной выставки «Иннотранс-2016». Подписанты заявили о заинтересованности в совместном выводе на международные рынки и совместном участии в инфраструктурных проектах за пределами России.

«Стороны намерены экспортировать на рынки других стран совместно разрабатываемые технологии в области железнодорожной автоматизации и телемеханики, в том числе микропроцессорные системы управления техническими средствами железнодорож-

агностики и мониторинга инфраструктуры и другие перспективные решения», – отмечается в меморандуме.

Согласно документу, стороны планируют до конца 2016 года определить пилотный проект за рубежом и разработать технико-

чество. Документ предполагает обмен информацией об актуальных железнодорожных технологиях и подходах в области строительства и содержания путевого хозяйства и земляного полотна, эксплуатации подвижного состава, организации пассажирского и грузового движения, испытания высокотехнологичных технологий на железнодорожном рынке. Кроме того, в фокус интересов сторон попали вопросы безопасности движения, развития мультимодальных пересадочных узлов и применения железнодорожных нормативов.

Также в рамках выставки «Иннотранс-2016» заключён меморандум о взаимопонимании по вопросу о научном сотрудничестве между ОАО «РЖД» и Мюнхенским техническим университетом.

Константин Петров

Стороны выведут совместные перспективные технологические решения на международный уровень

ной автоматизации и телемеханики (МПСУ ЖАТ), системы интервальной автоматизации и телемеханики, в том числе микропроцессорные системы управления техническими средствами железнодорож-

экономическое обоснование по реализации выбранного проекта.

Кроме того, старший вице-президент – главный инженер ОАО «РЖД» Валентин Гапанович и президент Swissrail Петер Дженелтен заключили соглашение о научно-техническом сотрудни-

МОДЕРНИЗАЦИЯ

Теорию подкрепили практикой



Качеству подготовки инженеров-метрологов для транспортной отрасли в компании уделяют большое внимание

По мере развития технического прогресса транспортной отрасли требуется всё больше специалистов в области метрологии и стандартизации.

Для решения этой проблемы старший вице-президент – главный инженер ОАО «РЖД» Валентин Гапанович в прошлом году утвердил план мероприятий по организации системы подготовки руководителей и специалистов в области обеспечения единства измерений.

В соответствии с этим документом Западно-Сибирский центр метрологии (ЗСЦМ) – структурное подразделение Западно-Сибирской железной дороги – был выбран в качестве регионального опорного центра.

Как рассказал его руководитель Евгений Анищенко, центр оснащён самым современным измерительным оборудованием, в нём организованы учебные классы и лаборатории. Сейчас здесь повышают квалификацию профильные сотрудники различных подразделений ОАО «РЖД» Сибирского и Дальневосточного регионов. К этой работе привлекаются лицензированные учебные заведения, проводящие подготовку специалистов в указанной области.

Одно из них – Сибирский государственный университет путей сообщения (СГУПС), в котором на кафедре «Электротехника, диагностика, сертифи-

кация» уже почти 20 лет обучают студентов по направлению «Метрология и стандартизация». По словам Евгения Анищенко, уровень их подготовки соответствует самым современным требованиям, предъявляемым к инженерам-метрологам. Что неудивительно, ведь на этой кафедре работают два доктора и десять кандидатов наук. Они читают студентам большой объём лекций по общей теории измерений, статистическим методам обработки результатов измерений, по метрологии и сертификации.

Помимо преподавания сотрудники кафедры проводят и актуальные исследования в данной области. Только за последние пять лет они опубликовали 181 научную работу и получили более 10 патентов РФ на свои изобретения. Их труды за этот период 236 раз отмечались в российском индексе научного цитирования.

А с начала нынешнего учебного года в СГУПСе начали готовить специалистов по программе повышения квалификации «Метрологическое обеспечение производства. Экспертиза технической документации». Причём для проведения практических занятий используется лабораторная база Западно-Сибирского центра метрологии.

По мнению Евгения Анищенко, работа с современными приборами значительно повышает интерес к учёбе, а про-

ведение занятий специалистами-производственниками позволяет обучающимся лучше усваивать теоретический материал, который им объясняют на конкретных практических примерах.

Учитывая имеющийся положительный опыт, с целью создания единой системы подготовки специалистов-метрологов для ОАО «РЖД» в высших учебных заведениях и дальнейшего непрерывного повышения их квалификации руководители СГУПСа недавно предложили на основе регионального опорного центра ЗСЦМ создать базовую кафедру «Метрология и стандартизация».

Это позволит студентам по окончании обучения в университете становиться уже подготовленными к практической деятельности специалистами. Руководство Западно-Сибирской железной дороги поддержало эту инициативу, и в настоящее время в вузе приступили к решению этой задачи.

Как уточнил Евгений Анищенко, создание базовой кафедры «Метрология и стандартизация» будет способствовать дальнейшему развитию системы подготовки и дополнительного профессионального образования специалистов-метрологов для подразделений ОАО «РЖД» в регионах Сибири и Дальнего Востока.

Андрей Стрельцов
Новосибирск



БАНК РОССИЯ

8-800-100-1111

Рефинансирование потребительских кредитов в Банке «РОССИЯ»

В Банке «РОССИЯ» для сотрудников ОАО «РЖД» действуют специальные условия кредитования, которые помогут рефинансировать займы, взятые ранее в других банках.

Банк «РОССИЯ» – стабильная и надёжная банковская организация, работающая на финансовом рынке с 1990 года. В число клиентов Банка входят компании – лидеры российской экономики в энергетике, энергоресурсной и оборонной отраслях.

Если у вас есть кредиты, оформленные в других банках (до пяти кредитов), Банк «РОССИЯ» предлагает вам объединить их в один заем, улучшив условия и процентные ставки по действующим кредитам.

Потребительский кредит «РЕФИНАНСИРОВАНИЕ» предлагается на срок от 6 месяцев до 5 лет на сумму от 50 тыс. до 3 млн рублей, но не более суммы остатка задолженности по рефинансируемому кредиту. Процентная ставка по кредиту составляет от 15% до 18% и зависит от обеспечения кредита, срока кредитования и наличия страховки у заемщика. Программа предполагает возможность рефинансирования потребительских кредитов, но не распространяется на автокредиты, кредитные карты, овердрафты и кредиты, выданные под залог недвижимости.

Дополнительные преимущества предоставляются сотрудникам, имеющим положительную кредитную историю в Банке «РОССИЯ» или других кредитных организациях. При отсутствии страхования заемщика от несчастных случаев процентная ставка повышается на 1%.

Напомним, что с каждым клиентом в Банке работает персональный менеджер, который расскажет вам обо всех подробностях предложений в ходе личной встречи.

Обслуживание в Банке «РОССИЯ» – это высочайший уровень сервиса, индивидуальный подход и оптимальные решения, разработанные специально для вас.

Телефон: 8-800-100-1111 (звонок по России бесплатный).

Реклама. АО «АБ «РОССИЯ». Генеральная лицензия Банка России №328 от 01.09.2016 г. www.abr.ru





В активе Юрия Серикова в июле этого года появилась не совсем обычная для железнодорожника награда – памятный знак «За Труды и Отечество». 13

Гудок ^{ИД}

издательский дом

23 сентября 2016 года
№ 37
Тираж 25 438 экзemplяров
Электронная версия 17 550 адресов
www.gudok.ru/ZDR

МОСКОВСКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК

ЕЖЕНЕДЕЛЬНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ГАЗЕТА

ПОСВЯЩЕНИЕ В СТУДЕНТЫ

Добрые напутствия под дождём

В этом году набор в Московский колледж железнодорожного транспорта составил почти 900 человек



Цветы – дань уважения юных железнодорожников Павлу Петровичу Мельникову, первому министру путей сообщения Российской империи

22 сентября состоялось торжественное посвящение в студенты первокурсников Московского колледжа железнодорожного транспорта. Этой красивой традиции более 10 лет. И весьма символично, что церемония проходит на площади трёх вокзалов, у памятника первому министру путей сообщения Российской империи Павлу Мельникову.

Вот и на этот раз, несмотря на проливной дождь, который считается доброй приметой, ребят пришли поздравить многочисленные гости. И первым слово предоставили ветеранам отрасли.

От имени Центрального совета общероссийской общественной организации ветеранов войны и труда железнодорожного транспорта России, которая объединяет 750 тыс. человек, примите искренние поздравления с сегодняшним знаменательным событием, – обратился к первокурсникам его председатель Николай Гром. – Вы выбрали очень интересную, но и непростую профессию. Желаю, чтобы на вашем жизненном пути всегда горел зелёный свет.

– Наши железные дороги часто сравнивают с кровеносной системой России. Чтобы она хорошо функционировала, на транспорте важно постоянно совершенствовать технологии. Это и происходит сегодня в ОАО «РЖД», – подчеркнул начальник Центрального управления Госжелдорнадзора Александр Пасько. – Желаю вам хорошо учиться, с охотой и рвением впитывать знания. Они вам обязательно пригодятся в профессии.

От имени руководства Московской железной дороги новоспечённых учащихся железнодорожного

колледжа поздравил заместитель начальника МЖД по кадрам и социальным вопросам Сергей Черногаев, обратившись к ребятам, как к коллегам.

– Позвольте именно так вас теперь называть. Вы находитесь в начале профессионального пути. Со временем к вам придёт опыт, проявятся таланты. Желаю, чтобы по этой дороге было легко идти, чтобы вас всегда окружали друзья-единомышленники. А после окончания колледжа ждём вас на предприятиях столичной магистрали.

– Сегодня вы стали частью большой железнодорожной семьи. От имени Дорпрофжела на МЖД я поздравляю вас этим знаменательным событием, – обратился к студентам заместитель председателя Дорпрофжела на МЖД Сергей Водянов. – Вместе с документами, подтверждающими ваш статус студента, в этот день вам вручается и электронный профсоюзный билет. Впитывайте знания, которые будут давать педагоги, чтобы потом в полной мере применить их на предприятиях полигона столичной магистрали.

И вот он, долгожданный и такой трогательный момент. Под звуки концертного образцового духового оркестра ОАО «РЖД» ребятам торжественно вручают студенческие билеты, зачётные книжки и профсоюзные билеты. Дорога в профессию открыта. Теперь от новобранцев зависит не только будущее их самих, но и огромной отрасли.

– Все мы должны служить своему Отечеству. Я хочу принести пользу, работая на железной дороге. Непременно стану машинистом. Это моя мечта, к которой я долго шёл. Четыре года обучался на Московской детской железной дороге, теперь вот стал

студентом железнодорожного колледжа, чем очень горжусь, – поделился своей радостью первокурсник Тимофей Зярянюк.

– В моей семье все железнодорожники: бабушки, дедушки, мама, папа, брат. Продолжать династию – мой почётный долг, – в интервью «Московскому железнодорожнику» отметила Надежда Дьянкина из Саратова. – Своим добросовестным трудом я внесу свой вклад в благополучие отрасли и страны.

Настрой первокурсников внушает оптимизм. С каждым годом желающих связать свою профессиональную жизнь со стальной магистралью становится всё больше. Свидетельство тому – растущий при поступлении конкурс.

– В этом году набор составил почти 900 человек. Колледж пользуется популярностью среди молодёжи, в первую очередь, благодаря стабильности в компании, – подвела итог приёмной кампании заместитель директора МКЖТ Нина Воронова.

Московский колледж железнодорожного транспорта – одно из старейших образовательных заведений столицы, ведущее свою историю от основанного в 1872 году по высочайшему повелению императора Александра II технического железнодорожного училища. За более чем 130-летнюю историю название учреждения несколько раз менялось. Нетронутыми остались принципы и традиции подготовки профессиональных кадров для железных дорог России. За время своего существования оно выпустило более 50 тыс. высококвалифицированных специалистов. Большие половины выпускников приходят трудиться на предприятия столичной магистрали.

Наталья Шевелева

РАКУРС

Пять оставшихся станций МЦК войдут в строй до конца октября



Александр Борисов, начальник отдела развития Мосузла Московского инженерного центра

О начале регулярного движения электропоездов по Московскому центральному кольцу «Московский железнодорожник» уже рассказывал. Сегодня наряду с перевозкой пассажиров на МЦК продолжают работы по вводу в строй ещё пяти станций.

– Александр Анатольевич, незаметно пролетели почти две недели, как «поехало» Московское центральное кольцо. Каковы первые впечатления о начале эксплуатации инновационной линии?

– Могу сказать, что столичные железнодорожники сделали всё, что обещали. С минимальными «погрешностями» осуществляется движение «Ласточек» в заданном объёме с плановыми интервалами. По МЦК курсируют 28 составов – по 14 в обоих направлениях. В процессе эксплуатации линии по железнодорожной части серьёзных проблем не выявлено. Пассажиры, о

чём свидетельствуют первые отклики, довольны.

– Уже работают 26 остановочных пунктов из 31. Когда будут введены в строй оставшиеся пять – Коптево, Пяфиловская, Зорге, Дубровка и Соколиная Гора?

– Городские власти обещают, что в минимально возможные сроки – до конца октября. Связано это с завершением строительства транспортно-пересадочных узлов подрядчиками. После запуска этих ТПУ останется только провести благоустройство территории.

– Штаб Московской магистрали по реконструкции кольца продолжает работать?

– Да, мы не расслабляемся. Штаб под руководством главного инженера МЖД Сергея Вязанкина будет работать до конца года. В режиме реального времени мы отслеживаем все технологические процессы на МЦК, контролируем устранение даже мелких «хвостов», «незавершёнки». Финальная часть строительства идёт строго по плану. Вместе с тем надёжность и безопасность движения поездов гарантированы уже сейчас.

– Некоторые пассажиры сетуют, что в ряде ТПУ платформы МЦК и станции метрополитена оказались далеко не друг от друга.

– Представьте, что кольцо строилось более 100 лет назад, в начале XX века, и не для пассажирских целей. А первые линии «подземки» появились в Москве только в 1935 году и тоже вне транспортной связи с кольцом. Поэто-

му физически совместить различную по времени возникновению и предназначению инфраструктуру было не так-то просто. В ходе строительства МЦК сделано всё возможное, чтобы пересадки были быстрыми и удобными. В тех ТПУ, где объекты всё же оказались на удалении нескольких сот метров друг от друга, столичные власти предпримут дополнительные усилия по обустройству трансферных коридоров.

– Что-то у вас вызывает озабоченность?

– Прежде всего, это культура пассажиров. Надо понимать, что такого комфортабельного подвижного состава, как на МЦК, городской транспорт Москвы ещё не знал. Для людей это в новинку: просторные салоны, панорамные окна, удобные кресла, розетки, туалеты в вагонах, даже контейнеры для мусора. Пассажирам надо оглядеться, увидеть, освоить, привыкнуть. Но вот уже кое-где отлаивают ручки от дверей туалетов, а потом удивляются, почему туда не попасть? Хотелось бы, чтобы люди по достоинству оценили всё, что было создано нами совместно с городом за четыре года напряжённой работы. И бережно пользовались имуществом, срок службы которого рассчитан не на одно десятилетие. В этом важном и деликатном вопросе мы очень надеемся на понимание москвичей и гостей столицы.

Беседавал Игорь Ленский

КОНКУРС

Тема лета – массовый спорт

Традиционно сентябрь – время подведения итогов лета, в том числе и завершившейся детской оздоровительной кампании. Президент Дорпрофжела на МЖД, проанализировав, как она прошла в этом году, официально назвал лучшие детские оздоровительные лагеря дирекции социальной сферы МЖД.

На этот раз смотр-конкурс, ежегодно объявляемый Профсоюзом, проходил под лозунгом «Как «Салсан» мы будем мчаться – вам за нами не угнаться» и был посвящён 80-летию РФСО «Локомотив».

Победителем смотра президент Дорпрофжела признал

детский оздоровительный лагерь «Восток». На почётном втором месте – детский оздоровительный центр «Старая Руза». Тройку призеров замыкает ДОЛ «Магистраль».

– Такая славная дата, как 80-летие общества «Локомотив», конечно, сказалась на тематическом наполнении нынешних летних смен, – сказал заведующий отделом социальной сферы Дорпрофжела Елена Ольга. – Повышенное внимание к теме спорта объяснимо и тем, что в Бразилии прошли очередные Олимпийские игры. В течение всего лета ребята участвовали в многочисленных турнирах по футболу, настольному теннису, сдавали нормы ГТО. Изюминкой стало

обучение народным играм, пришедшим к нам из прошлого. Скажем, лапта. У тех, кто занимается ею, воспитывается ловкость, меткость, что пригодится всегда.

Президиум Дорпрофжела награждал также коллектив ДОЛ «Кратово» за лучшую организацию и проведение тематической смены, ДОЛ «Факел» – за нравственное и патриотическое воспитание, ДОЛ «Синезёрки» – за лучшую организацию профориентационной работы.

– Эта наша давняя традиция, – продолжает Елена Ольга. – Профсоюз заботится о том, чтобы дети железнодорожников ощущали значимость работы своих родителей.

Дорпрофжел назвал и тех, кто представлен для участия в смотре-конкурсе среди детских оздоровительных лагерей, объявленном Московской Федерацией профсоюзов. Ещё один конкурс МФП – «Вожатый года-2016». На это право претендуют, в частности, Константин Бухалов («Кратово») и Михаил Рыжанов («Старая Руза»).

– Таких вожатых, как Константин, дети любят, – говорит директор ДОЛ «Кратово» Валерий Немыченков. – Несмотря на молодость, он смог найти ключик к каждому из своих подопечных. Наверное, называется и то, что нынешний студент МИИТа не забыл своё детство.

Вера Викторова



Директорский корпус детских оздоровительных лагерей

ОБЛАЧКА КИРИЛЛОВ

КАДРЫ

Карьера шаг за шагом

Высококласных специалистов надо растить с молодого возраста



Александр Потапенко,
заместитель начальника
Московской железной
дороги
(по территориальному
управлению)

Ставить перед собой цели и выполнять непростые задачи, находить рациональные решения даже самых сложных проблем и при этом не забывать о нуждах своих коллег и подчинённых. Как построить свою карьеру и добиться успеха и что помогает железнодорожникам чувствовать себя уверенными в завтрашнем дне? Об этом «Гудку» рассказывают работники стальных магистралей.

– Александр Фёдорович, почему вы связали свою профессиональную жизнь именно с железной дорогой?
– Мы жили в Гомеле, недалеко от железной дороги. Фактически моё детство прошло внутри разворотного треугольника. К окончанию школы я уже точно знал, куда буду поступать. После выпуска из Белорусского института инженеров железнодорожного транспорта передо мной открылась возможность работать в любой точке Советского Союза. Мой выбор пал на станцию Львов Московской дороги. Именно в вагоне дело Львов и проходило моё становление в различных должностях – от бригадира до начальника депо.

– И с того момента вы уже не сходили с выбранного пути?

– Не совсем так. Был период, когда я работал вторым секретарём райкома комсомола, потом первым секретарём. А в сложный для нашей страны период – распад Союза – я занялся политической деятельностью. В 1993 году баллотировался в депутаты в Первую Государственную думу. Меня избирали на два срока подряд, а когда закончились полномочия, возник вопрос, что делать дальше. Я принял решение вернуться в своё родное депо Львов. А через некоторое время мне предложили стать заместителем начальника Орловско-Курского отделения. После этого была важная и непростая работа в депо Курск, где на момент моего прихода сложилась достаточно сложная обстановка: работники увольнялись, стоял вопрос о закрытии депо. Нужно было исправить ситуацию, и нам это удалось. Наверное, глядя на эти результаты, руководство предложило мне ещё более ответственную работу. Так я занял должность первого заместителя начальника Московско-Рязанского отделения, а позже, в 2008 году, должность начальника Тульского отделения Московской дороги.



РОМАН БОБКОВ

– Политический и комсомольский опыт помогли вам в железнодорожной карьере?

– Это был бесценный опыт работы с людьми. Расскажу одну историю. Будучи первым секретарём райкома комсомола, я курировал один из совхозов. И передо мной поставили задачу поднять надою молока. Ни я, ни мои коллеги не имели представления, как это сделать. И тогда мы пошли к

профессионалом во всём без исключения. Но при этом, ставя любую задачу, в том, как она будет решаться, нужно видеть в первую очередь своё собственное место: что делаю я как руководитель, а что – мои подчинённые. Понимание цели, видение общей картины и роли каждого из нас в ней позволяет получать высокие результаты.

» Какую бы должность вы ни занимали, работа с людьми – это именно то, что позволяет наиболее объективно оценить ситуацию и принимать правильные решения

людям. Доярки сами рассказали нам, какие у них проблемы, с какими трудностями они столкнулись. И сейчас я придерживаюсь этого же принципа: какую бы должность вы ни занимали, работа с людьми – это именно то, что позволяет наиболее объективно оценить ситуацию и принимать правильные решения.

– Сегодня у вас в ведении огромное хозяйство. Есть ли профессиональные секреты, которые помогают справиться с таким объёмом работ?

– Как и много лет назад, я стараюсь слушать людей, потому что самому невозможно быть

– Насколько зависит успех от командной работы и от того, как работники взаимодействуют друг с другом?

– В условиях реформирования транспорта, когда всё разделено по видам деятельности и работа в связке с другими предприятиями становится необходимым условием эффективности, я как руководитель должен создавать условия для командной работы.

– Насколько вы требовательны к молодым кадрам?

– Я убеждён в том, что каждый руководитель должен создавать условия, в которых работник мог бы раскрыться и стать профессионалом. Вы-

сококласных специалистов надо растить с молодого возраста. Конечно, сегодняшнее поколение сильно отличается от предыдущего. В чём-то они нас даже опережают. Например, легче и быстрее осваивают все новые технологии. Правда, не все из них понимают ценность постепенного роста в своей профессии, когда ты начинаешь работать, который не боится тяжёлой или грязной работы, и, постоянно обучаясь и набираясь опыта, вырастаешь до уровня руководителя. Благодаря такой школе ты знаешь всё в своей специальности.

– Вы-то как раз прошли по каждой ступени карьерной лестницы, ведь начинали бригадиром сборочного цеха.

– Начиная с рабочей специальности, в дальнейшем не боюсь этой черновой работы и лучше понимаешь людей. По карьерной лестнице можно идти, наступая на каждую ступеньку, а можно использовать лифт сразу через несколько этажей. Но в первом варианте в случае неудачи вы скатитесь на одну ступеньку назад, а во втором – провалитесь в шахту лифта.

– При этом на всех этапах трудовой карьеры на железной дороге компания оказывает своим работникам социальную поддержку.

– Действительно, это большой плюс для всех железнодорожников. Общаясь с руководителями других предприятий, мы слышим, как высоко они оценивают именно социальную поддержку на железной дороге. У нас сохранились и учебные заведения, и медицинские учреждения, и дворцы культуры. Особенно стоит отметить пенсионное обеспечение железнодорожников, которое позволяет работникам чувствовать больше уверенности в собственном будущем. Все мы в какой-то момент выйдем на пенсию, и, конечно, благодаря корпоративной пенсионной системе железнодорожники получают совершенно иной уровень дохода.

– А среди ваших подчинённых многие участвуют в корпоративной пенсионной программе?

– На Московской дороге большинство работников являются участниками-вкладчиками НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ». Нужно сказать, что среди них больше работников среднего и старшего возраста, потому что, конечно, именно с возрастом становится очевидно, какое это важное преимущество: получать две пенсии вместо одной государственной. Надеюсь, что и наши молодые специалисты начнут заранее задумываться о своей будущей пенсии.

– А вы как планируете проводить заслуженный отдых?

– Пока не задумывался об этом – некогда. Но я уверен, что, когда придёт время отдыхать, в том числе благодаря корпоративной пенсии смогу себе позволить вести по-прежнему активный образ жизни.

БЕСЕДОВАЛА ЕЛЕНА АЛЕКСАНДРОВА

ИННОВАЦИИ

Низкое напряжение даёт высокие результаты



Такие нехитрые инструменты нужны для подключения локомотива к низковольтной сети

сети 380 В часть энергоёмкого электрооборудования (мотор-компрессор, мотор-вентиляторы тягового двигателя, жидкостные насосы тягового преобразователя, масляные насосы тягового трансформатора, блок дросселей) на электровазоне не задействована. С учётом этого обстоятельства появляется замечательная возможность снизить потребление электроэнергии в разы.

Результаты замеров, произведённых специалистами ТЭЦ, дали следующие показания: при питании от контактной сети количество потребляемой электроэнергии составило 61 кВт·ч, с использованием низковольтной розетки – 3,17 кВт·ч.

– Даже если допустить, – комментирует полученные цифры Георгий Селезнёв, – что какая-то часть потребляемой электроэнергии уйдёт на обогрев техники при низких температурах в осенне-зимний период, мы имеем заслуживающий внимания результат.

Кстати, «цену вопроса» в этом случае поясняют данные, полученные от начальника службы электрификации и электрооборудования Московской дирекции инфраструктуры Геннадия Земцова. По выкладкам энергетиков, при условии использования четырёх токоотборных точек в продолжение трёх часов в сутки только по электровазам ЭП20, затраты окупятся в течение 180 дней, или двух зимних сезонов.

Последний, обращённый к начальнику сектора энергодата ТЭЦ вопрос состоял в том, почему предлагается оборудовать низковольтными источниками тяговых путей не только в эксплуатационных локомотивных, но и моторвагонных депо.

– По причине того, что низковольтными розетками для подключения питания, – заметил Георгий Селезнёв, – оборудованы как электровазы ЭП20, так и электропоезда ЭДМ. Можно смело говорить о масштабировании данной инициативы не только в пределах дирекции тяги, но и с учётом возможностей дирекции моторвагонного подвижного состава.

Владимир Горелкин

По инициативе специалистов топливно-энергетического центра (ТЭЦ) Московской железной дороги в эксплуатационном локомотивном депо Москва-Сортировочная Рязанская (ТЧЭ-6) проведены сравнительные испытания, в ходе которых электровазы питались как от контактной сети, так и от низковольтной сети с напряжением 380 В.

Результаты тестирования показали, что при оборудовании тяговых путей депо низковольтными источниками питания потребление электроэнергии сокращается более чем в 15 раз!

Если прежде, по словам начальника сектора энергоаудита ТЭЦ Георгия Селезнёва, одной из своих задач специалисты топливно-энергетического центра считали организацию жёсткого контроля за эффективностью использования ТЭР, то в последнее время центр как структурное подразделение МЖД, кроме прочего, взялся и за разработку

мероприятий, обеспечивающих альтернативный подход.

Для каждого процесса необходим энергоноситель, способный обеспечивать наибольший энергетический и экономический эффект. Руководствуясь такой идеей, специалисты ТЭЦ и предложили оборудовать тяговые пути в эксплуатационных локомотивных и моторвагонных депо низковольтными источниками.

– Вплотную разработкой данного предложения мы стали заниматься с начала нынешнего года, – рассказывает начальник сектора энергоаудита ТЭЦ, – однако в первое время особого интереса к нашей инициативе со стороны руководства этих предприятий мы не увидели. Хотя значительный расход и даже перерасход ТЭР на горячей простой локомотивов всегда вызывал беспокойство как с нашей, так и с их стороны. Причём вплоть до последнего времени обогрев подвижного состава в эксплуатационных

локомотивных и моторвагонных депо производился только от контактной сети.

В продолжение темы необходимо упомянуть о состоявшемся в июле нынешнего года технико-технологическом совете под председательством начальника МЖД Владимира Молдавера, посвящённом вопросу использования топливно-энергетических ресурсов на полигоне столичной магистрали в первом полугодии 2016 года и задач по повышению энергетической эффективности. В докладе выступившего на мероприятии начальника ТЭЦ Андрея Паршина нашлось место и описанию разрабатываемого специалистами этого структурного подразделения проекта. Впоследствии, уже в сентябре, по результатам деятельности совета по поручению начальника МЖД была образована временная группа внедрения технологии прогресса электроподвижного состава, находящегося в ожидании работы в эксплуата-

ционных локомотивных и моторвагонных депо.

Но вернёмся к проводимому специалистами ТЭЦ эксперименту. Для начала немного статистики: в прошлом году расход на горячей простой в ожидании работы только на электровазах серии ЭП20 на этих предприятиях МЖД составил 0,5 млн кВт·ч электроэнергии. Стоит отметить, что и для проведения опытных мероприятий был выбран электроваз именно этой серии – ЭП20. Почему именно он?

– Конструктивной особенностью электровазов данной серии, – отвечает на вопрос Георгий Селезнёв, – являются имеющиеся точки питания от низковольтной сети. Эти точки подключения, а проще говоря, – розетки, служат для соединения с источниками питания при подаче напряжения на низковольтную часть системы собственных нужд электроваза, минуя тяговые преобразователи.

Попутное и существенное замечание: при подключении от

ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ

Теперь везут и в сторону Кавказа

За восемь месяцев 2016 года Московский филиал АО «Первая грузовая компания» (ПГК) перевёз 832 тыс. т чёрных металлов, на 30% превысив аналогичные показатели 2015 года. Грузооборот в указанном сегменте увеличился на 82% и составил 574,7 млн ткм.

Основную номенклатуру перевозок составили стальные заготовки и профили, прокат чёрных металлов, ферросплавы, чугун и трубы.

Рост показателей достигнут за счёт расширения географии перевозок чёрных металлов внутри страны. В частности, в 2016 году филиал приступил к перевозкам стальных заготовок в направлении Северо-Кавказской магистрали (ранее данная номенклатура в этом направлении не доставлялась), а также вследствие увеличения производственных мощностей ряда металлургических комплексов.

Заянварь-август 2016 года практически в три раза выросли объёмы погрузки стальных заготовок и труб – до 343 тыс. т и 10 тыс. т соответственно. В ю раз увеличился перевозки стальных профилей – до 23 тыс. т, чугуна – в четыре раза до 27 тыс. т, ферросплавов – на 3% до 26 тыс. т.

Погрузка внутри страны в данном сегменте выросла на 35% до 754 тыс. т. Объём экспортных перевозок составил 78 тыс. т, что соответствует уровню прошлого года.

Грузы следовали в полувагонах со станций МЖД в адрес грузополучателей России, а также на экспорт в Латвию, Литву и Белоруссию.

Алина Неделькина



В этом году вагоны Московского филиала ОАО «ПГК» были загружены больше

Есть с кого брать пример

Начальник Орловско-Курского регионального участка Московской дирекции пассажирских обустройств Юрий Сериков награждён памятным знаком «За Труды и Отечество»

В активе начальника Орловско-Курского регионального участка пассажирских обустройств Московской дирекции пассажирских обустройств Юрия Серикова в июле этого года появилась не совсем обычная для железнодорожника награда – памятный знак «За Труды и Отечество». Так губернатор Курской области Александр Михайлов отметил многолетний добросовестный труд Юрия Серикова, приурочив награждение ко Дню железнодорожника.

Представление на Юрия Серикова подписал заместитель начальника МЖД по территориальному управлению Юрий Кобзарь. За те несколько лет, что он знает Серикова, у Кобзаря сложилось своё мнение о деловых и человеческих качествах начальника регионального участка пассажирских обустройств.

– Это грамотный специалист, инициативный руководитель, неравнодушный человек, – говорит заместитель начальника МЖД. – С некоторыми годами бок о бок работаешь, а кажется, что живём чуть ли не на разных планетах. А с ним, несмотря на то, что большую часть времени я провожу в Орле, а он – в Курске, у нас полное взаимопонимание.

И ещё одному руководителю, на этот раз непосредственному начальнику Юрия Серикова, дадим слово – Андрею Туманову, возглавляющему Московскую дирекцию пассажирских обустройств. Когда мы спросили его, о ком можно написать очерк под рубрикой «Доска почёта», Андрей Викторович, не сомневаясь, поддержал эту кандидатуру.

– Один из лучших руководителей региональных подразделений Московской дирекции, – считает Андрей Туманов. – Все производственные и финансово-экономические показатели на высоте. Помимо того, что он специалист в области железнодорожной энергетики, у него есть высшее экономическое образование. В нынешнее время это имеет большое значение. Работа наших подразделений на виду у пассажиров, железнодорожного руководства, представителей властных структур. Вокзалы, пассажирские платформы, переходы и тоннели надо постоянно содержать в порядке. Коллектив руководимого Юрием Валерьевичем участка – одного из самых крупных в дирекции – справляется с поставленными задачами.

Обратился Андрей Викторович и к теме бережливого производства, отметив, что по итогам 2015 года Орловско-Курский участок признан лучшим в этом разделе деятельности. И в текущем году здесь не сбавляют темпов: на счету специалистов данного регионального подразделения уже сейчас несколько предложений по экономии производственных затрат.

– Не могу не сказать ещё и о том, что в июле этого года Юрий Сериков возглавил команду Московской дирекции, участвовавшую в прошедшем в Екатеринбурге под эгидой Центральной дирекции пассажирских обустройств конкурсе профессионального мастерства. Мы гордимся, что в конкурсе капитаном он показал лучший результат.

Добавим, что это не единственное поощрение Юрия Валерьевича в 2016 году. За большую работу на общественной ниве председатель Дорпрофжела на МЖД Николай Сеницын вручил ему часы председателя Дорпрофжела.

Одно из направлений деятельности в этой сфере – шефство над негосударственным детским дошкольным учреждением – детским садом №63 ОАО «РЖД».

– Вы не представляете, как для коллектива детского сада, для наших воспитанников и их родителей, в основном очень молодых людей, важен пример этого человека, – говорит заведующая дошкольным учреждением Галина Носова. – В обращении на имя председателя Дорпрофжела мы так и написали: «Юрий Валерьевич является примером человека, которому небезразлично будущее». С его помощью у нас появилась хорошая детская площадка, он помог отремонтировать несколько помещений. И всё это без лишних слов, без долгих обсуждений.

Такое сотрудничество продолжается не один год. Правда, сам Сериков свой вклад оценивает скромно, говоря, что большую помощь им оказывает руководство дирекции и председатель её профкома Ольга Крылова.

– В детском саду мы бываем ежемесячно, – говорит Юрий. – Проводим здесь дни безопасности: организуем интерактивные игры, показываем видеоролики. А в конце встреч малышей ожидает сладкий стол, который нам помогает организовать профсоюз. Видели бы вы, с каким азартом ребяташки принимают участие в мероприятии! Какие у них огромные, всё впитывающие глаза!



Юрий Сериков пользуется уважением у руководителей и подчиненных

Согласитесь, не так часто руководитель подразделения приходит на совещание и говорит: «Я и мой коллега хотели бы за свои средства изготовить памятный знак в честь тех, кто отдал свою жизнь на Курской дуге в 1943 году. Прошу согласовать место его установки».

В первый момент ведущий совещания решил, что это бравада. Мол, решил человек показать себя. Но уж очень серьёзный был предмет обсуждения: шло одно из первых заседаний штаба по подготовке к празднованию 71-й годовщины Дня Победы.

И только по его окончании выяснилось, что и в прошедшем 2015 году этим руководителем и

– Этому меня научили родители, – говорит Юрий Сериков. – Отец был кадровым военным, служил Родине честно, добросовестно. Рядом всегда была мама. Пришлось поехать по разным гарнизонам. Я видел, как их уважали люди. А потом я получил хорошую закалку в Курском железнодорожном техникуме, куда поступил после окончания девятого класса. Плюс занятия лёгкой атлетикой, бегом. Был даже в числе тех, кого отбирали для участия в Олимпийских играх, проходивших в Атланте. Правда, этому помешала травма. Сегодня, когда так остро встал вопрос употребления спортсменами допинга, уверен, что получать ра-

» Хочу, чтобы после меня остался добрый след, так говорит руководитель Орловско-Курского подразделения Московской дирекции пассажирских обустройств

его коллегой также была изготовлена и установлена на здании вокзала станции Поньры за счёт собственных средств мемориальная доска с барельефом полководца Константина Рокоссовского. Она удачно вписалась в музейный комплекс, посвящённый сражению на северном фесе Курской дуги.

Позже стало понятно, что и в других делах этот руководитель ищет новые подходы и методы в работе. Запомнилась его фраза, сказанная в процессе беседы: «Хочу, чтобы после меня остались хороший след и добрая память». И в этом его жизненная позиция.

зопасности и надёжности перевозочного процесса. Она определила переход к новой системе управления безопасностью движения. Результатом явилось создание в октябре 2015 года и дальнейшего развития в Орловско-Курском региональном участке системы менеджмента безопасности движения (СМБД).

Основными составляющими успешного функционирования этой системы являются собственно построение СМБД, её аудит, риск-менеджмент, формирование и развитие культуры безопасности. В феврале 2016 года аппаратом главного ревизора по безопасности движения Московской железной дороги Юрия Овсянникова был проведён аудит функционирования СМБД в Орловско-Курском региональном участке. По его результатам аппарат главного ревизора принял решение о сертификации внедрённой на участке системы менеджмента безопасности движения.

В марте 2016 года на базе Орловско-Курского регионального участка прошёл «круглый стол» по обмену передовым опытом в построении СМБД и обеспечении культуры безопасности. Руководили его работой первый заместитель начальника Московской дирекции пассажирских обустройств Руслан Терехов и начальник сектора безопасности Центральной дирекции пассажирских обустройств Александр Беспалов.

Сюда были приглашены представители региональных участков Московской дирекции пассажирских обустройств. В рамках мероприятия прошло обсуждение опыта построения СМБД в ДПО сети железных дорог, выступили руководители региональных участков, состоялось награждение победителей. Специалисты рассмотрели положительный опыт Орловско-Курского регионального участка в прохождении корпоративной сертификации деятельности, связанной с обеспечением безопасности и гарантированной надёжности перевозочного процесса, а также наработанную документацию по СМБД.

Кстати, все гости обратили внимание на то, как оборудован техкласс участка, сделанный собственными силами. В кабинете имеются широкие возможности для организации обучения, в том числе и дистанционного, действуют специально подобранные компьютерные программы, имеется необходимая техническая документация.

Здесь же, отметим, состоялся и конкурс «Лучший по профессии» среди специалистов региональных участков МДПО по методу командного письменного теста. На проведение тестирования давалось 10 мин. По итогам подсчёта правильных ответов проведён брифинг команд региональных участков, в ходе которого команде, верно ответившей на заданный вопрос, добавлялся один балл. Победителем конкурса стала команда Орловско-Курского ДПОУ, которая набрала 16 баллов. Второе место с 12 баллами заняла команда Тульского ДПОУ. Третье место поделили между собой команды Московского и Смоленского ДПОУ с набранными 10 баллами.

Участники активно обсуждали СМБД, отставив свои проблемы, и делились с собеседниками своими проблемами, задавали вопросы о том, что необходимо сделать, чтобы предвидеть риски и вовремя их предупредить. Прежде всего обратили внимание на важность реализации этой системы, начиная с первого лица подразделения, ибо от того, насколько он требователен к себе, насколько готов разъяснить поставленную задачу, показать личный пример, зависит в конечном итоге успех дела. Ведь именно с него начинается культура в работе, в том числе и в вопросах обеспечения безопасности движения поездов. Этим требованиям вполне отвечает Юрий Сериков и как руководитель, и как человек. Есть в регионе руководитель, на которого надо равняться и с кого надо брать пример.

Сам Юрий Валерьевич, не отрицая роли одной личности, считает, что залог его успехов в сплочённости его команды.

– У нас прекрасный коллектив, – говорит он. – Помимо того, что большую помощь оказывает руководство Московской дирекции пассажирских обустройств и Орловско-Курского региона в лице Андрея Туманова и Юрия Кобзаря, я постоянно ощущаю поддержку тех, кто трудится рядом. Назову хотя бы несколько фамилий. Ведущий инженер Светлана Рыжкова, инспектор и одновременно профгруппор участка Светлана Соколова, инспектор Алексей Рубцов. И людей, на которых можно положиться, в нашем коллективе немало.

АЛЕКСАНДР БЕСПАЛОВ,
ВЕРА ЧУБАРОВА

Дорожная территориальная организация РОСПРОФЖЕЛ на Московской железной дороге – РЕГИОНАЛЬНЫЙ ПАРТНЁР ПРОЕКТА



Московская дирекция пассажирских обустройств – РЕГИОНАЛЬНЫЙ ПАРТНЁР ПРОЕКТА



ЖУРНАЛИСТИКА

Иван Чуркин
Господь дорогу выправит

МАРИЯ АРАМАНСЬЕВА

Иван Чуркин окончил Арзамасский педагогический институт. Живёт в городе Сарове Нижегородской области, автор нескольких книг прозы, член Союза писателей России.

Деревню Бачурино сегодня столица подмяла под себя. Кого ни спроси, никто толково не скажет, как до неё добраться от метро «Тёплый Стан». Спросил одного, другого – лишь указывают в сторону новостроек Новой Москвы:

– Где-то там, за кольцевой...
Наконец, молодая пара назвала номер маршрутки и предупредила:

– Не советуем на ней ехать. Долго ждать будете, лучше на такси.

На такси, так на такси, благо рядом кучкуется десяток машин.

– В Бачурино свезёте? – спрашиваю одного. Таксист далеко не русского происхождения дал понять:

– Тут всего-то копейку заработаешь. Не поеду, а вон тот повезёт.

«Тот» оказался разговорчивее, но ломаная – наполовину русская, наполовину армянская – речь толку первоначально не дала:

– Так тебе храм там нужен? Садись, я знаю, где это, – и назвал сумму по-нынешнему времени совсем смешную.

С того самого дня, как совершенно случайно увидел сюжет по телевизору о мироточащей иконе «Семистрельная», мне хотелось в эту маленькую деревню, в этот свежий, построенный из дерева храм, куда икону передала местная жительница.

Она купила иконку в одном из московских монастырей, принесла домой и на третий день увидела, как на лице Божией Матери проступило миро.

– Я не раздумывала, что мне делать, – рассказывала тогда по телевизору владелица иконки, – конечно же, в храм, в наш, деревенский.

Не могу сказать, почему именно этот телевизионный сюжет задал в душу, но сколько бы времени ни проходило, постоянно чувствовал: мне надо в Бачурино побывать. Надо, и всё тут.

И случай выпал. Только что закончился фестиваль «Бородинская осень». Писатели, артисты, что каждый год приезжают в Можайск, вновь встретились

на богатырской земле. В золотистой сентябрьской осени, не сбросившей с себя ещё летнюю зелень, пили холодную воду из Ферапонтова колодца. Молились о погибших за землю русскую иконы Смоленской Божией Матери. Читали стихи у могилы Багратиона на Бородинском поле. И бесконечно встречались с людьми в Можайске и Можайском районе.

А вот по окончании фестиваля вырвал денёк, и еду теперь в Бачурино.

Новостройки и впрямь перепутали пути-дороги. Остатки рожиц и полей тоскуют по прежним ягодным временам и ржаной ниве. Теперь лежать им под прочным асфальтом и высотными домами.

Широкая трасса привела нас к храму.

– Вот тебе и церковь, – остановил машину таксист.

– Так этот храм только что строится. Видишь, фундамент ещё не весь вывели.

– А другого не знаю, я тебе про этот говорил, – и протягивает за денежкой руку.

– Так это Бачурино? – ужаснулся я и стал рыться в своих записках. Где-то точно записывал название деревни.

– Не знаю. Бачурино твоё или не Бачурино. Прислал храм. Вот тебе он.

Спорить было бесполезно. Он плохо понимал меня, я – его.

– Давай, – предложил таксисту, – искать нужный храм.

Он волновался за деньги, я за то, что уже, скорее всего, не захвачу службы. Это же 21 сентября, Рождество Пресвятой Богородицы. Всё сложилось, как нельзя лучше. В разуме сложилось, а вот действительность диктует совсем обратное.

Мы поехали дальше по широкому пустынный проспекту. И на горизонте увидели купола другого храма. Большого. Крепкого. Ясного. Из ворот ограды выходили люди.

Ладно, пусть так, пусть не успел на службу, но к иконе всё-таки приехал.

Женщины, остановившись на мой вопрос, покачали головой:

– Нет, это храм Пантелеймона. Вам надо повернуть обратно, а там спросите, как проехать. Да всё тут близко, – супружеская пара, так благостно на-

строенная к солнцу, к празднику, к людям, пыталась растолковать, как же нам добраться до нужного места.

– Сначала прямо едете, потом повернёте налево. Потом немного направо, и будете на месте.

Только тут понял непонятный смысл русской сказки «Пойди туда – не знаю куда».

А что делать? Не возвращаться же обратно.

Слава Богу! Уютная церковь пряталась за кудрями развесистого ивняка. Ветви не убранный пока антоновки ленились на ограде. Из калитки никто не выходил, а голоса звучали.

Вот оно что! Прямо около входа в церковь стоял большущий стол. На нём двухведёрный самовар, окружённый мёдом и плюшками, и люди – с кружками, чашками, блюдами. Люди после праздничной службы пили чай.

Да, так оно и есть. Это постоянные прихожане, потому как все повернулись ко мне. Со вниманием повернулись.

Всё рассказал, всё объяснил, всё попросил. – Да вы испейте чайку. Это совсем рядом, – первым заговорил хозяйственный молодой мужчина. – Я бы вас проводил, да видите, сколько у нас народу, не могу сродников своих оставить.

Да, он бы проводил, но он, как оказалось, староста прихода.

– А что, так уж и тянет тебя к образу? – это батюшка ко мне. Его сразу не заметил. Люди кругом, а он невеликого росточка, прозрачные белые волосы на голове и такая же борода, и лучистый, уютный.

– Да, батюшка, из Сарова приехал.

– Вон оно как! Ну что же, ступай себе с Богом. Господь дорогу выправит, – отвернулся и стал наливать себе чай.

И только тут до меня дошло: у каждого сейчас в машине навигатор. Что я к людям пристаю?

– Не использую навигатор. Я ему говорю, он меня не понимает, – сердится таксист.

Но я-то вроде бы говорю на хорошем русском! Как же я до этого не вспомнил об этом устройстве?

Оказалось, на самом деле так: 100 м прямо, 200 налево, столько же направо.

От Бачурино и осталась-то всего одна коротенькая улица. Приткнулась она к новостройке и живёт тихоно, совсем незаметно. Из-за высокого тёмно-зелёного забора тянется к нему золотистым куполом церковь.

Около двери табличка: «Храм в честь иконы «Умягчение злых сердец». Всё, наконец-то я на месте.

Из-за ограды голосов не слышно. Дверь закрыта. Опоздал.

Снова стучусь, на кнопку звонка нажимаю – никто не слышит, никто не отвечает.

– Вы кого ищите? – слышу голос из-за спины.

В машине, что тихо остановилась около меня, – батюшка. Выходит. Совсем-совсем молоденький. Глаза внимательные и пытливые. И только мой ли взволнованный голос, нетерпеливый ли рассказ, как дорогу к храму искал, заставили его улыбнуться.

– Да успокойтесь вы. Сейчас дверь откроем и пойдём в храм. Служба-то праздничная закончилась, а видите, как всё случилось: мы её вдвоём продолжим.

Отец Илия, высокий и стройный, мне показалось, тоже разволновался. Вот стоит перед ним взрослый человек, нетерпеливо размахивает руками и никак не успокоится.

– Проходите, проходите, – приобнял он меня, – сейчас мы с вами помолимся.

Вот она, Семистрельная. Небольшая простенькая икона. Лик Богородицы. Семь стрел, устремлённых вовнутрь Божией Матери. И глаза, наполненные терпением и утешением. Они прямо смотрят на меня.

По щекам катится миро. Но это не горечь, это не слёзы. Это радость, умиление и уверенность.

– Вы же за уверенностью сюда приехали? – спрашивает отец Илия. Он не дожидается ответа, он начинает читать акафист.

Откуда ему известно, зачем я шёл в Бачурино? Сам не знал, а он мне сказал, за чём.

Координатор конкурса – Владимир Пронский

Коллектив Московско-Смоленского регионального обособленного подразделения Дортрофжельса сердечно поздравляет с юбилеем инженера по подготовке кадров, председателя перечной профсоюзной организации Лобненской дистанции электроснабжения

Марину Михайловну Баркову

50 – это много и мало,
Это в жизни прожитый путь.
Не всегда были розы в дороге,
Но с ней шкуды не свернуть.

Было трудно, но ты не сдавалась.
Было больно – не хныкала ты.
И всегда ты собой оставалась,
И порою сбывались мечты.

Быть такую тебе мы желаем
Много лет, много радостных дней.
С днём рождения тебя поздравляем,
Будь здорова, душой не старей!



Первичная профсоюзная организация Московского регионального общего центра обслуживания

поздравляет с 50-летием

Веру Васильевну Грузинскую
заместителя начальника отдела
Красносельского территориального
общего центра обслуживания.

Сегодня замечательный день, и весь наш дружный коллектив от всего сердца поздравляет Вас – нашего юбиляра, отличного работника, коллегу, прекрасную женщину с этой знаменательной датой.

Пусть всё, что ещё не сбылось в Вашей жизни, – сбывается. Пусть сердце не покидает искрящийся счастьем свет! Пусть все подарки, которые преподносят Вам жизнь, будут только желанными и важными.

Вы сумели дойти до большой и замечательной даты. И в Ваши такие красивые пятьдесят мы желаем Вам, чтобы и дальше в жизни было как можно больше светлых дней, чтобы рядом с Вами всегда находились любящие и достойные люди!

Мы уверены в том, что Ваши обаяние, профессионализм и настойчивость в достижении поставленных целей и дальше будут приносить Вам заслуженные победы.

Здоровья, счастья и всех благ Вам, Вашим родным и близким, дорогая наша юбилярша!

ОБЪЯВЛЕНИЕ

Газета «Московский железнодорожник» принимает для публикации рекламу. Вы можете

доверить нашим дизайнерам в оформлении макета, а журналистам – в написании статей.

Либо прислать готовый модуль.

Возможные рубрики для размещения рекламы: «Работа», «Обучение», «Бизнес, финансы,

банки», «Транспорт, логистика», «Медицина», «Сообщения», «Авто»...

Обращаться по телефонам:

8(499) 266-33-11 (4-33-11),

8(499) 266-37-69 (4-37-69).

АКЦИЯ

На этот раз «полосатый рейс» пролёт от Москвы до Владивостока

Железнодорожники компании присоединились к акции в поддержку амурских тигров и дальневосточных леопардов. 19 сентября в рамках совместного проекта ОАО «РЖД», автономных некоммерческих организаций «Центр «Амурский тигр» и «Дальневосточные леопарды» из Москвы во Владивосток отправился поезд №1/2 «Россия» в тематическом оформлении.

Помимо изображений тигров и леопардов, на вагонах нарисованы исчезнувшие с лица земли представители флоры и фауны. На нашей планете больше не существует одного из подвидов чёрного носорога Западной Африки, китайского речного дельфина, большой белой бабочки Мадейры, одного из подвидов пиренейского козерога. Все эти виды вымерли в самом начале XXI века. А вот спасти находящихся на грани исчезновения дальневосточных леопардов и амурских тигров ещё можно. Эксперты уверены, что на пробле-



Такой необычно оформленный состав нельзя не заметить

мы вымирающих популяций необходимо обратить внимание каждого жителя страны.

– В этой связи оригинально и правильно выбран поезд, который проходит через всю страну и завершает свой маршрут на родине этих уникальных хищников. Отмечу, во Владивостоке он будет 25 сентября – в ежегодный День тигра. В пути пассажиры смогут увидеть документальный фильм о редких животных. Кстати, его покажут и в других поездах формирования АО «ФПК».

Кроме того, запуская проект, мы предлагаем фотографам-любителям и профессионалам принять участие в конкурсе «фотоохота на амурского тигра и дальневосточного леопарда». Лучшие работы украсят интерьер поезда «Россия», который в этом году отмечает свой 50-летний юбилей, – рассказал в ходе пресс-подхода заместитель генерального директора АО «ФПК» Олег Никитин.

– Этот проект поможет сделать мир лучше и привлечёт внимание общественности к

проблемам экологии. Хотелось бы поблагодарить наших партнёров – ОАО «РЖД» и АО «ФПК». Без железнодорожников эта акция была бы невозможна, – обратился к журналистам генеральный директор АНО «Центр «Амурский тигр» Юрий Бирюков. – В пути следования по самому протяжённому в мире сухопутному железнодорожному маршруту пассажиры узнают много полезного о жизни этих редких видов животных: какое значение они имеют для региона Дальнего Востока, о факторах, угрожающих их жизни, и действиях, которые предпринимает Центр для увеличения их популяции.

– Сегодня в природе насчитывается 80 особей дальневосточного леопарда, десять из них появились на свет в этом году. 80 – это, конечно же, мало. Но когда в 2011 году движение в поддержку хищников только начиналось, их насчитывалось не более 30. Положительная динамика налицо, – в интервью «Московскому железнодорожнику» сооб-

щила заместитель генерального директора АНО «Дальневосточные леопарды» Светлана Стефановская. – Улучшение кормовой базы, системы охраны заповедников, а также ужесточение законодательства в области сохранения редких видов животных, безусловно, способствуют увеличению популяции занесённых в Красную книгу животных.

Мероприятия по сохранению уникальных зверей в России осуществляются благодаря активной спонсорской поддержке. По словам Светланы Стефановской, в них активное участие принимают волонтеры – в основном жители Дальнего Востока.

Наталья Щевелева
Фото Евгения Надалинского



Снимок на память можно сделать не только в начале поезда

МОСКОВСКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК № 37 23 сентября 2016 года

Отраслевое СМИ
Учредитель: ОАО «Российские железные дороги», Дортрофжельс
Издатель: ОАО «Издательский дом «Гудок»

Газета зарегистрирована Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор). Свидетельство ПИ № ФС 77-52503 от 21 января 2013 г.

Адрес издателя: 105066, Москва, ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3
Адрес редакции: 107996, Москва, Краснопродная ул., д. 20
Сайт: www.zdr-gazeta.ru E-mail: mtrm-post@mail.ru Подписной индекс: 50181

Директор филиала ОАО «Издательский дом «Гудок» – главный редактор газеты «Московский железнодорожник»: Шелков В.Л.

Заместитель главного редактора: Чубарова В.В.
Приёмная редакция: тел.: (499) 266-37-69, факс (499) 266-36-63

Ответственный секретарь: Стоярова Г.В., тел.: (499) 266-32-60
Редакторы отдела: Горюнов А.В.; Ленский И.Л.

Сборки в Разливе: Плыва Т.С., тел.: (4912) 91-32-46
Отдел рекламы: Неделькина А.А., тел.: (499) 266-33-11
Отдел фотоллоустраций: Надалинский Е.В., тел.: (499) 266-39-85
Корректура: Рогова А.П.

Компьютерный центр: Бессалова И.В., Павлов В.Г., Сифоров С.В.

Издание основано в 1877 году. Распространяется в областях ЦФО РФ. 4 страницы. Периодичность выхода – еженедельно по пятницам.

Время подписания в печать по графику: 22.09.2016, 18.00. Время подписания в печать фактически: 22.09.2016, 18.00

Свободная цена.
Заказ: 16-09-00052. Тираж: 25438
Отпечатано: ЗАО «ПК «Экстра М», 143400, Московская область, Красногорский район, п/о Красногорск-5, а/м «Балтия», 23-й км.

Бумага газетная.
Материалы с рубрикой, набранной **Таким шрифтом**, – на правах рекламы.
Информация о генеральном партнере – НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» – в рамках конкурса «Доска почёта» размещается на правах рекламы. При перепечатке материалов ссылка на «Московский железнодорожник» обязательна.

Редакция в переписку с читателями не вступает.

ПЕРСОНА

Диалог о любви к Родине и ближним

Писатель Олег Рой уверен, что воспитывать подрастающее поколение нужно на книгах, а не на «Доме-2»

Произведениями Олега Роя завалены прилавки российских книжных магазинов. Его психологические романы расходятся в два счёта, комедии и мистические истории тоже быстро находят своего читателя. А вот о детских книгах, например о серии «Джинглики», слышаны немногие, в основном те, у кого есть маленькие дети. Но книги этой серии могут быть интересны всем. В сентябре на телеканале Disney (Россия) проект «Джинглики» появится ещё и в виде мультфильмов.

Мы встречаемся в кафе. Заказываем по чашке капучино. Я тем временем вспоминаю его мысль дня, которую он пишет ежедневно на своём официальном сайте.

— Олег, вы сказали о том, что «самые простые слова, которые мы говорим друг другу, намного важнее сложных и красивых литературных оборотов». Но замечали ли вы, что ещё недавно в России было не принято открыто говорить родным: «Я тебя люблю». Так стали делать в основном на примере американских церемоний награждения и фильмов?

— Не соглашусь! Мы всегда умели говорить эти слова. Ярчайшие тому подтверждения можно найти у Пушкина, Лермонтова, Толстого, Есенина, Цветаевой, Высоцкого.

Я помню себя классе в пятом. Мы пускали по рядам дневники, где отвечали на вопрос «Кого ты любишь?» и прямо писали: «Я люблю маму, сестру, Таню из пятого «Б». Исконно русский человек всегда открыто выражал свои чувства.

Другое дело, что наш темпоритм заставляет нас не делать это долго: с цветами, музыкой, прогулками в парке. Теперь мы пишем «ок» вместо «хорошо» и «л» вместо «люблю».

— И, шагая в ногу с новомодными, но не всегда удобными правилами русского языка, говорим сплошь и рядом «крайний» вместо «последний». И если говорить о вашей «крайней» детской книге...

— Почему крайний? Кто-то ляпнул про «крайнего», и теперь все стараются из этой глупости сделать тренд. Нет, моя книга последняя. А потом будет ещё одна, а затем ещё одна. А крайний в очереди за пивом стоит.

— Хорошо. У вашей последней книги для детей оптимистичное название — «Победитель монстров».

— Да, у меня во вселенной «Джинглики» нет зла. Я строю все истории таким образом, чтобы неко-го было наказывать.

Я иногда перечитываю стихи, на которых рос, и думаю: «Что же творилось в голове у тех людей, кто их сочинял?!»

Возьмите того же «Мойдодыра». «Вдруг из ма-мачин из спальни выбегает «умывальников на-чалник». У меня вопрос: что он там делал? Знал ли папа, что в маминной спальне находится это чудische? А потом Крокодил, который «с Тототшей и Кокошей по аллее проходил», он же говорит мальчику, что его сожрёт! И такого в «Мойдоды-ре» много.



СЕРГЕЙ КАПРОВА/ТАС

Но всё это ещё ничего по сравнению со «Страной Оз». Я же раньше верил в «Волшебника Изумрудного города». А оказалось, Волков, который, на-верное, был неплохим человеком, просто имел доступ к иностранной литературе.

» Хочется, чтобы в России снимали как можно больше хороших картин. Например, таких, как «Брестская крепость»

И «Буратино» писать не надо было. Есть «Пинкио». И Крылов не все басни сам сочинил. Он был гениальным переводчиком. Например, «Ворону и Лисицу» написал на самом деле Гомер. Просто мы с вами обо всём этом не знали.

— Вы размышляли о том, почему так происходило?

— И сейчас происходит то же самое! Перенимают вампирскую сагу, «Гарри Поттера», «Доктора Хауса». Мы оскорбляем ремейками советские киношедевры: «Кавказскую пленницу», «А зори

здесь тихие...», «Служебный роман». Так происходит, потому что хотят просто заработать денег. А для того, чтобы придумать что-то своё, всего-то нужно начать читать хорошие книги. К сожалению, книга нам стала не нужна. Мы забыли, отку-

да берутся основополагающие принципы жизни. Они берутся из книг для маленьких читателей. Именно оттуда дети узнают, как нужно любить Родину, дружить, вести себя. Вы видели семейную комедию «СуперБобровы»? Знаете, чем там занимаются главные герои? Они думают, как ограбить банк! Да ещё договариваются об этом с членом семьи, который в банке работает! А потом полфильма издеваются над полицейскими.

Я не понимаю, для чего снимается такое кино. Государство выделяет огромные деньги для лояльности к полицейским. Устраиваются Дни милиции, фестивали, на которых те маршируют в белых рубашечках. Неужели всё это делается для того, чтобы пришли люди и сняли фильм о том, как мы их не любим?

А вспомните, что показывают в новостях. Мы видели, как тоннами уничтожают конфискат. Этот груз же можно отправить как гуманитарную помощь в ту же Сирию, на Север, на Урал, в больницы, нашим бабушкам, дедушкам, детям-сиротам. Людям в детстве надо давать читать хорошие книги, где написано, что хлеб ронять и топтать нельзя. В одной маленькой булочке хлеба заложен труд тысяч людей. Чему научатся дети, посмотрев такие фильмы и такие репортажи, о которых мы с вами говорили?

Нужно идеологически правильно их воспитывать. Есть права, а есть обязанности. Хочется, чтобы больше снимали хороших картин. Например, таких, как «Брестская крепость».

— В какой мере новая идеология могла бы походить на идеологию советского времени?

— У нас в Библии есть идеология: возлюби ближнего своего. Ну куда ещё лучше?

— Покемонов тоже стоит полюбить?

— Я считаю, что это безумие, но преходящее. Причина его появления не имеет под собой основания. Изначально это была локальная игра. Но есть рынок, деньги, реклама, сарафанное радио и корпорации, которые за всем этим стоят. Всё было спланировано. И теперь их не стоит запрещать, как в Китае. Управлять научитесь этим, и всё. С покемонами не надо бороться — с ними надо попробовать ужиться. Они всё равно уже придуманы.

— Возвращаясь к вашим детским книгам. Откуда взялось такое название — «Джинглики», будто от слова «джингл» — музыкальная перебивка?

— Да, именно от него. У нас на Урале был такой сленг. «Джингликами» называли весёлых людей, которые всегда пританцовывали. Было модно заимствовать американские слова. Я не считаю, что это плохо. Слова «президент», «парламент», «кофе», «борщ» тоже не русские.

— Вы то лет прожили в Швейцарии. Нет ли желания уехать?

— Нет, я слишком люблю свою Родину. Но грустно жить в историческом моменте, который называется «Дом-2. Построй свою любовь». Там книг не читают, любви и морали нет. Там живут люди со штушкой в ухе, в которую им командуют, как нужно орать и бить друг друга.

Это огромное шоу наносит непоправимый вред институту семьи. Депутатам надо разобраться с вот такими программами. Договориться хотя бы о том, чтобы это шоу показывали в час ночи. Пусть его смотрят те, кто хочет. Уж лучше бы пусть пиво опять рекламировали. От него вреда меньше.

БЕСЕДОВАЛА ЕВГЕНИЯ ЗАБОЛОТСКИХ

ПРОГРАММА ТЕЛЕКАНАЛА РЖД ТВ С 23 ПО 29 СЕНТЯБРЯ (ВРЕМЯ МОСКОВСКОЕ)

Пятница 23.09.2016

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
Новости (16+)
00.20 Дорожная грамота (16+)
01.20 1520: ТРАНЗИТ (16+)
02.20 После смены (16+)
03.20 1520: ЭКОНОМИКА (16+)
04.20 Новое звено (12+)

05.20 1520: КОМПАНИЯ (16+)
06.20 «Локо», ВПЕРЁД! (12+)
07.20 1520: МАГИСТРАЛЬ (16+)
08.20 Личный кабинет (16+)
09.20 1520: ПРОИЗВОДСТВО (16+)
09.45, 19.45 Авторский взгляд. БАМ: ПЕРЕЗАГРУЗКА (12+)
10.20 Дорожная грамота (16+)
11.20 1520: ТРАНЗИТ (16+)
11.45 Авторский взгляд. Детский отдых (12+)
12.20 После смены (16+)
12.50 История. «Красное Сормово» (12+)
13.20 1520: ЭКОНОМИКА (16+)

13.45 По пути. Инвестиции в жильё (12+)
14.20 Новое звено (12+)
15.20 1520: КОМПАНИЯ (16+)
16.20 «Локо», ВПЕРЁД! (12+)
17.20 1520: МАГИСТРАЛЬ (16+)
18.20 Личный кабинет (16+)
19.20 1520: ПРОИЗВОДСТВО (16+)
20.20 Дорожная грамота (16+)
21.20 1520: ТРАНЗИТ (16+)
22.20 После смены (16+)
22.50 История. «Красное Сормово» (12+)
23.20 1520: ЭКОНОМИКА (16+)

Понедельник 26.09.2016

00.00, 02.00, 04.00, 06.00, 08.00, 10.00, 12.00, 14.00, 15.00, 16.00, 17.00, 18.00, 19.00, 20.00, 21.00, 22.00, 23.00
Новости (16+)
00.20 «Локо», ВПЕРЁД! (12+)
01.00, 03.00 Итоги недели (16+)
01.20 1520: КОМПАНИЯ (16+)
01.45 Авторский взгляд. ВЭФ: СТАВКА НА ТРАНЗИТ (16+)
02.20 Личный кабинет (16+)

03.20 1520: МАГИСТРАЛЬ (16+)
03.45 Авторский взгляд. БАМ: ПЕРЕЗАГРУЗКА (12+)
04.20 Дорожная грамота (16+)
05.00, 07.00 Итоги недели (16+)
05.20 1520: ПРОИЗВОДСТВО (16+)
06.20 После смены (16+)
07.20 1520: ТРАНЗИТ (16+)
08.20 Новое звено (12+)
09.00 Итоги недели (16+)
09.20 1520: ЭКОНОМИКА (16+)
10.20 «Локо», ВПЕРЁД! (12+)
11.00, 13.00 Итоги недели (16+)
11.20 1520: КОМПАНИЯ (16+)

12.20 Личный кабинет (16+)
12.50, 22.50 История. МИИТ В НАЧАЛЕ ПУТИ (12+)
13.20 1520: МАГИСТРАЛЬ (16+)
14.20 Дорожная грамота (16+)
15.20 1520: ПРОИЗВОДСТВО (16+)
16.20 После смены (16+)
17.20 1520: ТРАНЗИТ (16+)
18.20 Новое звено (12+)
19.20 1520: ЭКОНОМИКА (16+)
20.20 «Локо», ВПЕРЁД! (12+)
21.20 1520: КОМПАНИЯ (16+)
22.20 Личный кабинет (16+)
23.20 1520: МАГИСТРАЛЬ (16+)

Суббота 24.09.2016

00.00 Новое звено (12+)
00.30 1520: МАГИСТРАЛЬ (16+)
01.00 «Локо», ВПЕРЁД! (12+)
01.30 1520: ПРОИЗВОДСТВО (16+)
02.00 Личный кабинет (16+)
02.30 1520: ТРАНЗИТ (16+)
03.00 Дорожная грамота (16+)
03.30 1520: ЭКОНОМИКА (16+)
04.00 После смены (16+)
04.30 1520: КОМПАНИЯ (16+)
05.00 Новое звено (12+)
05.30 1520: МАГИСТРАЛЬ (16+)
06.00 «Локо», ВПЕРЁД! (12+)
06.30 1520: ПРОИЗВОДСТВО (16+)

07.00 Личный кабинет (16+)
07.30 1520: ТРАНЗИТ (16+)
08.00 Дорожная грамота (16+)
08.30 1520: ЭКОНОМИКА (16+)
09.00 После смены (16+)
09.30 1520: КОМПАНИЯ (16+)
09.50 1520: ПРОИЗВОДСТВО (16+)
10.30 1520: МАГИСТРАЛЬ (16+)
11.00 «Локо», ВПЕРЁД! (12+)
11.30 1520: ПРОИЗВОДСТВО (16+)
12.00 Личный кабинет (16+)
12.30 1520: ТРАНЗИТ (16+)
13.00 После смены (16+)
13.30 1520: ЭКОНОМИКА (16+)
14.00 После смены (16+)
14.30 1520: КОМПАНИЯ (16+)
15.00 Новое звено (12+)
15.30 1520: МАГИСТРАЛЬ (16+)

16.00 «Локо», ВПЕРЁД! (12+)
16.30 1520: ПРОИЗВОДСТВО (16+)
17.00 Личный кабинет (16+)
17.30 1520: ТРАНЗИТ (16+)
18.00 Дорожная грамота (16+)
18.30 1520: ЭКОНОМИКА (16+)
19.00 После смены (16+)
19.30 1520: КОМПАНИЯ (16+)
20.00 Новое звено (12+)
20.30 1520: МАГИСТРАЛЬ (16+)
21.00 «Локо», ВПЕРЁД! (12+)
21.30 1520: ПРОИЗВОДСТВО (16+)
22.00 Личный кабинет (16+)
22.30 1520: ТРАНЗИТ (16+)
23.00 Дорожная грамота (16+)
23.30 1520: ЭКОНОМИКА (16+)

Вторник 27.09.2016

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
Новости (16+)
00.20, 10.20 После смены (16+)
01.20 1520: ПРОИЗВОДСТВО (16+)

02.20, 12.20 Новое звено (12+)
03.20 1520: ТРАНЗИТ (16+)
04.20 «Локо», ВПЕРЁД! (12+)
05.20 1520: ЭКОНОМИКА (16+)
06.20 Личный кабинет (16+)
07.20 1520: КОМПАНИЯ (16+)
08.20 Дорожная грамота (16+)
09.20 1520: МАГИСТРАЛЬ (16+)
11.20 1520: ПРОИЗВОДСТВО (16+)
11.45 Авторский взгляд. ВЭФ: СТАВКА НА ТРАНЗИТ (16+)
13.20 1520: ТРАНЗИТ (16+)

13.45 Авторский взгляд. БАМ: ПЕРЕЗАГРУЗКА (12+)
14.20 «Локо», ВПЕРЁД! (12+)
15.20 1520: ЭКОНОМИКА (16+)
16.20 Личный кабинет (16+)
17.20 1520: КОМПАНИЯ (16+)
18.20 Дорожная грамота (16+)
19.20 1520: МАГИСТРАЛЬ (16+)
20.20 После смены (16+)
21.20 1520: ПРОИЗВОДСТВО (16+)
22.20 Новое звено (12+)
23.20 1520: ТРАНЗИТ (16+)

Воскресенье 25.09.2016

00.00, 03.00 «Локо», ВПЕРЁД! (12+)
00.30 1520: ТРАНЗИТ (16+)
01.00 После смены (16+)
01.30 1520: ЭКОНОМИКА (16+)
02.00 Новое звено (12+)
02.30 1520: КОМПАНИЯ (16+)
03.30 1520: МАГИСТРАЛЬ (16+)
04.00 Личный кабинет (16+)
04.30 1520: ПРОИЗВОДСТВО (16+)
05.00 Дорожная грамота (16+)
05.30 1520: ТРАНЗИТ (16+)
06.00 После смены (16+)
06.30 1520: ЭКОНОМИКА (16+)

07.00 Новое звено (12+)
07.30 1520: КОМПАНИЯ (16+)
08.00 «Локо», ВПЕРЁД! (12+)
08.30 1520: МАГИСТРАЛЬ (16+)
09.00 Личный кабинет (16+)
09.30 1520: ПРОИЗВОДСТВО (16+)
10.00 Дорожная грамота (16+)
10.30 1520: ТРАНЗИТ (16+)
11.00 После смены (16+)
11.30 1520: ЭКОНОМИКА (16+)
12.00 Новое звено (12+)
12.30 1520: КОМПАНИЯ (16+)
13.00 «Локо», ВПЕРЁД! (12+)
13.30 1520: МАГИСТРАЛЬ (16+)
14.00 Личный кабинет (16+)
14.30 1520: ПРОИЗВОДСТВО (16+)
15.00 Дорожная грамота (16+)

15.30 1520: ТРАНЗИТ (16+)
16.00 После смены (16+)
16.30 1520: ЭКОНОМИКА (16+)
17.00 Новое звено (12+)
17.30 1520: КОМПАНИЯ (16+)
18.00 «Локо», ВПЕРЁД! (12+)
18.30 1520: МАГИСТРАЛЬ (16+)
19.00 Итоги недели (16+)
19.30 1520: ПРОИЗВОДСТВО (16+)
20.00 Дорожная грамота (16+)
20.30 1520: ТРАНЗИТ (16+)
21.00 После смены (16+)
21.30 1520: ЭКОНОМИКА (16+)
22.00 Новое звено (12+)
22.30 1520: КОМПАНИЯ (16+)
23.00 Итоги недели (16+)
23.30 1520: МАГИСТРАЛЬ (16+)

Среда 28.09.2016

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
Новости (16+)
00.20, 10.20 Личный кабинет (16+)
01.20 1520: ЭКОНОМИКА (16+)

02.20 Дорожная грамота (16+)
03.20, 13.20 1520: КОМПАНИЯ (16+)
04.20 После смены (16+)
05.20 1520: МАГИСТРАЛЬ (16+)
06.20 Новое звено (12+)
07.20 1520: ПРОИЗВОДСТВО (16+)
08.20 «Локо», ВПЕРЁД! (12+)
09.20 1520: ТРАНЗИТ (16+)
11.20 1520: ЭКОНОМИКА (16+)
12.00 Дорожная грамота (16+)
12.50, 22.50 Профессия. ЭЛЕКТРОМОНТЁР КОНТАКТНОЙ СЕТИ (12+)

14.20 После смены (16+)
15.20 1520: МАГИСТРАЛЬ (16+)
16.20 Новое звено (12+)
17.20 1520: ПРОИЗВОДСТВО (16+)
18.20 «Локо», ВПЕРЁД! (12+)
19.20 1520: ТРАНЗИТ (16+)
20.20 Личный кабинет (16+)
21.20 1520: ЭКОНОМИКА (16+)
22.20 Дорожная грамота (16+)
23.20 1520: КОМПАНИЯ (16+)
23.45 Авторский взгляд. БАМ: ПЕРЕЗАГРУЗКА (12+)

Четверг 29.09.2016

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
Новости (16+)
00.20, 10.20 Новое звено (12+)

01.20, 11.20 1520: МАГИСТРАЛЬ (16+)
02.20, 12.20 «Локо», ВПЕРЁД! (12+)
03.20 1520: ПРОИЗВОДСТВО (16+)
04.20 Личный кабинет (16+)
05.20 1520: ТРАНЗИТ (16+)
06.20 Дорожная грамота (16+)
07.20 1520: ЭКОНОМИКА (16+)
07.45 Авторский взгляд. БАМ: ПЕРЕЗАГРУЗКА (12+)
08.20 После смены (16+)
09.20 1520: КОМПАНИЯ (16+)

13.20 1520: ПРОИЗВОДСТВО (16+)
14.20 Личный кабинет (16+)
15.20 1520: ТРАНЗИТ (16+)
16.20 Дорожная грамота (16+)
17.20 1520: ЭКОНОМИКА (16+)
18.20 После смены (16+)
19.20 1520: КОМПАНИЯ (16+)
20.20 Новое звено (12+)
21.20 1520: МАГИСТРАЛЬ (16+)
22.20 «Локо», ВПЕРЁД! (12+)
23.20 1520: ПРОИЗВОДСТВО (16+)

1520
Колония **15.20**

Пятница

120 лет МИИТУ
С именем императора! От инженерного училища до национального университета транспорта. Что подготовлено к юбилею вуза и что будет сделано?
Гость в студии — **Борис Левиной**, доктор технических наук, профессор, ректор МИИТа, президент Ассоциации вузов транспорта.
Программа «1520: компания»

13.00

Суббота

Дорожная грамота
Столичное кольцо
Избавить Москву от тысяч извозчиков, возить военные эшелоны, соединить радиальные ветки и построить в едином стиле! История окружной магистрали.
Гость в студии — **Юрий Егоров**, историк железнодорожного транспорта.
Повтор программы «Дорожная грамота» от 21 сентября

1520
Производство **14.30**

Воскресенье

Новые электрички
Пригородные поезда постоянного и переменного тока. Как проходили испытания и где будут ходить эти составы? Ж/д техника из Демехова.
Гость в студии — **Алексей Могучёв**, главный конструктор Демеховского машиностроительного завода.
Повтор программы «1520: производство» от 19 сентября

ОБРАЗОВАНИЕ

Отроки во Вселенной

Появление астрономии как отдельно-го школьного предмета жизненно необходимо в школах страны, которая считается космической державой.

Так считает министр образования и науки Ольга Васильева. «Раньше в школах на этот предмет отводился час в неделю. Даже сомнений нет, что этот час должен вернуться», – подчеркнула она.

Астрономия исчезла из школьной программы в 1993 году. Однако прямого запрета изучать её в образовательных учреждениях не последовало. Некоторые школы сохранили предмет в рамках факультативных занятий, а Минобрнауки даже включило его в список дисциплин, по которым проводятся всероссийские олимпиады.

«Остались астрономические кружки, в которых дети с большим удовольствием занимаются. Многие школы включают раздел астрономии в курс физики. Но, конечно, большую часть знаний по предмету детям приходится получать самостоятельно», – поясняет глава департамента госполитики в сфере общего образования Министерства образования и науки РФ Анастасия Зырянова.

По словам президента Всероссийского фонда образования Сергея Комкова, задача школы – заниматься не только обучением, но и развитием детей. И астрономии следует отнести скорее к разряду развивающих предметов.

«Она даёт представление о мире, в котором мы живём, о том, что нас окружает. Сегодня, в условиях огромного количества лженаук – астрологии, магии, экстрасенсорики, – ребёнок как можно раньше должен ознакомиться с научными основами происхождения Вселенной», – считает Сергей Комков.

Как и за счёт каких дисциплин (школьная программа и так весьма насыщенная) астрономии вернуть в учебные планы, в Минобрнауки пока не поясняют. Между тем качественное преподавание этого предмета упирается в наличие, а точнее, в отсутствие учебников, оборудования и квалифицированных преподавателей.

«Необязательность астрономии привела к дефициту учителей. Поэтому необходимо готовить специалистов нового профиля, в ином случае ответственность и нагрузка может лечь на других педагогов, прежде всего физиков», – предполагает учёный секретарь Научного совета по астрономии РАН Михаил Гаврилов.

Юлия Соловьёва

ТЕАТР

Музыка на все времена

Симфонический сезон в Детском музыкальном театре им. Н.И. Сац откроется 29 сентября исполнением Девятой («Хоральной») симфонии Людвиг ван Бетховена.

Это произведение гениального композитора стало для христианской цивилизации гимном свободы и счастья. Считается, что стать свидетелем исполнения Девятой симфонии так же обязательно для любого образованного человека, как прочитать «Войну и мир» Толстого.

При этом исполнение Девятой – редкость, ведь для неё нужен и большой симфонический оркестр, и смешанный хор. Поэтому исполнение этого произведения Бетховена в Театре Наталии Сац обещает стать настоящим событием начинающегося концертно-театрального сезона Москвы. За дирижёрским пультом в этот вечер будет Алевтина Иоффе.



МАШИНА ВРЕМЕНИ (18 сентября 1985 года, суббота, № 215 (18250))

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 7. Советский пианист. 10. Тропическое растение, листья которого используют как текстильное сырьё. 11. Промышленное предприятие. 13. Помещение для стоянки самолётов. 14. Дело ... (поговорка). 15. Органическое соединение в душистом жасминовом масле. 16. Порт на самой длинной в СССР реке. 17. «Однажды близ кагульских вод мы ... чуждым повстречали» (А.С. Пушкин). «Цыгань»). 18. Восточный безворсовый ковер. 20. Первый химический элемент, открытый Бунзеном и Кирхгофом с помощью спектроскопа. 21. Разряд в классификации поездов. 26. Песенка, «написанная в маленьком мире» (И. Ильф и Е. Петров. «Золотой телёнок»). 27. Советский авиаконструктор. 29. Одна из героинь романа А. Фадеева «Молодая гвардия». 30. «Барбикен нажил большое ... , торгуя лесом» (Ж. Берн. «С Земли на Луну»). 33. Специалист в науке о насекомых. 36. Фигура пилотажа, на которую способен дельфин. 38. Загрузка цистерны. 41. Древний грек, который, потеряв Икара, прокричал своё искусство. 42. Подъём или спуск (участок дороги). 43. Сорт яблок. 44. Работник на заготовке сена. 45. Любимая одежда Обломова. 46. Светлые строки на экране телевизора, когда нет изображения. 47. Молодой спортсмен. 48. Дар, талант.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. 14 декабря 1900 года родилась квантовая теория (её автор). 2. Главный корм – семена конопли и репейника (певчая птица). 3. Одно из самых ярких святыщихся морских животных. 4. Сатирический отдел (в журнале «Современник» при Н.А. Добролюбова). 5. Охотничье «гнездо» на дереве, столбе. 6. Неподвижность. 8. Одна из стран, где создались железные паровозы И. Брунеля строил ж. д. 9. Острова в Тихом океане. 11. Развлекательное занятие, забава. 12. Дудочка для подманивания перепелов. 19. Доска, ограничивающая профиль выработки при прокладке тоннеля. 20. Ускоритель протонов. 22. Сигнальная одежда лутейца. 23. Деталь велосипедного колеса. 24. Соломенный матрац. 25. Лесная птица с большими глазами. 28. Русский учёный, первым предположивший у Венеры густую атмосферу. 31. Место гибели «Куин Элизабет», самого крупного в мире пассажирского парохода. 32. Остров, на котором было одно из семи чудес света. 33. Пирожное. 34. Мечта каждого автомобилиста. 35. Завершение спортивных соревнований. 36. Охотничья птица. 37. Пай, доля. 39. Роман Ж. Санд. 40. Боковая ж.-д. линия.

Гудок 12+

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 12 декабря 2004 года. Свидетельство ПИ № ФУ7-0292.

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

И.о. главного редактора: М.Н. Волкова
 Ответственный секретарь – руководитель отдела выпуска: М.А. Любов
 Выпускающие редакторы: М.В. Малошкіна, Е.В. Агадулин
 Редакторы отделов: Т.С. Андреева (эксплуатационной работы транспорта), В.К. Тишко (культуры и спорта), О.А. Ларионова (информации, социальной политики и писем), С.Ю. Черешнев (экономики и бизнеса)
 Старший советник главного редактора: В.В. Запелов
 Политический обозреватель: О.Б. Соломонова
 Научный обозреватель: А.В. Стрельцов
 Арт-директор: К.И. Левченко
 Номер вей Е.В. Агадулин.

Телефоны отделов редакции: эксплуатация (499) 753-49-73|наука (499) 753-49-68|бизнес (499) 262-91-44|информация, социальная политика и писем (499) 753-49-72, (499) 753-49-87|специальных корреспондентов (495) 983-08-18|культуры и спорта (499) 753-49-77|фотослужба (499) 262-90-52, (495) 624-56-07 (факс)|бухгалтерия (499) 262-99-34|секретариат (499) 753-49-67|производственный (499) 262-90-25, (495) 624-56-07 (факс)|бюллетеня (499) 262-99-34|секретариат (495) 983-08-18, (499) 262-26-53, (499) 262-15-56, (495) 624-45-16 (факс). Телефон доверия «Гудок»: (800) 555-02-62 (бесплатный).

Телефоны собственных корреспондентов: Иркутск (3952) 64-30-39|Калининград (4012) 58-65-82|Москва (499) 262-18-66|Н.Новгород (8312) 48-46-74|Новосибирск (383) 229-44-87|Ростов-на-Дону (863) 259-55-25|Самара (846) 303-49-97|Санкт-Петербург (812) 457-69-45|Саратов (8452) 41-66-64|Хабаровск (4121) 77-80-39|Челябинск (351) 268-41-09|Ярославль (4852) 79-39-13.

Рухомісі не рецензуються і не возвращаются|При перепечатке ссылка на «Гудок» обязательна.
 Набрано и сверстано в РИЦ газеты «Гудок»

Выход в свет: 23 сентября 2016 года
 Номер: 168 (26073)|Печать: 18575 экз.
 Электронная версия газеты размещается на 150065 электронных адресов
 Адрес подписчика в печать по телефону: 29-30
 Цена свободная
 Адрес реализации: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3, Москва 105066
 Информационный комплекс «Старая Басманная», Московская область, Красногорский район, г. Красногорск, автодорога «Батинь», 23 км, владение 1, дом 13А|адрес: 16-00-005|Печатается в Москве, Аплатиха, Архангельск, Астрахань, Барнаул, Батайск, Волгоград, Воронеж, Екатеринбург, Иркутск, Казань, Калининград, Кемерово, Красноярск, Нижний Новгород, Новосибирск, Омск, Оренбург, Петрозаводск (Республика Карелия), Самара, Санкт-Петербург, Саратов, Смоленск, Сыктывкар, Хабаровск, Челябинск, Чите и Ярославле.

ЗДОРОВЬЕ

Пилюля с гарантией

За лекарства, которые не доказали своей эффективности, производителям не заплатят.

Правда, касаться это будет только государственных учреждений. Лекарства в федеральные больницы и поликлиники закупаются за счёт бюджета, при этом сами врачи признаются, что часть трат себя не оправдывает. В Пензенской областной клинической больнице, например, выяснили, что ряд препаратов, включённых в перечень жизненно необходимых, не оказывают никакого эффекта. Только в 2013 году на них из регионального бюджета потратили до 5% от сумм, выделённых на закупку лекарств. И это при том, что стационары периодически жалуются на нехватку медикаментов.

Теперь Минздрав потребует от производителей лекарств гарантий. Начать эксперимент решили с трёх регионов: Московской области, Москвы и Калуги. Там фармкомпаниям будут оплачивать продукцию, эффективную не только на словах, но и на деле. Действенность препарата собираются оценивать в каждом конкретном случае. То есть если одному больному микстура помогла, Минздрав заплатит за неё, но если для другого пациента она оказалась бесполезной, деньги вернутся в бюджет. «Если препарат не сработал, то Министерство здравоохранения не платит компании-производителю, которая поставила этот препарат», – отметил главный клинический фармаколог Министерства здравоохранения Московской области Виталий Змеляновский.

Однако президент «Лиги защиты прав пациентов» Александр Саверский считает абсурдным проверять действенность препарата в каждом конкретном случае. «Во-первых, непонятно, кто это будет определять и каким образом. Сегодня, например, эффекта от лекарства нет, а завтра он появится. Во-вторых, не стоит исключать индивидуальные особенности организма, из-за которых один-два случая с больными могут противоречить клиническим испытаниям на тысяче пациентов», – считает правозащитник.

Между тем экономия для бюджета может оказаться колоссальной. Например, в Италии, где с фармацевтическими компаниями тоже расплачиваются исходя из эффективности их продукции, в прошлом году удалось сэкономить около \$200 млн. Эти средства потом можно направить, например, на закупку лекарств, чья польза уже доказана.

Но такое решение противоречит всей политике в области лекарственного обеспечения населения, уверен Александр Саверский. «Любое зарегистрированное в России лекарство считается эффективным. Если Минздрав говорит, что есть препараты, которые не помогают пациенту, то нужно аннулировать их регистрацию. Тут есть два варианта. Либо делается перезагрузка всей системы регистрации и в течение примерно пяти лет тщательно отфильтровываются все препараты. Либо мы ведём кропотливую работу по удалению с рынка отдельных лекарств. Правда, в этом случае нам придётся доказать их неэффективность, а это практически невозможно», – замечает эксперт.

Мария Хлопотина

ТВОРЧЕСТВО

Родные просторы

Определились лучшие работы фотоконкурса «САМАЯ КРАСИВАЯ СТРАНА», проводимого под эгидой Русского географического общества.

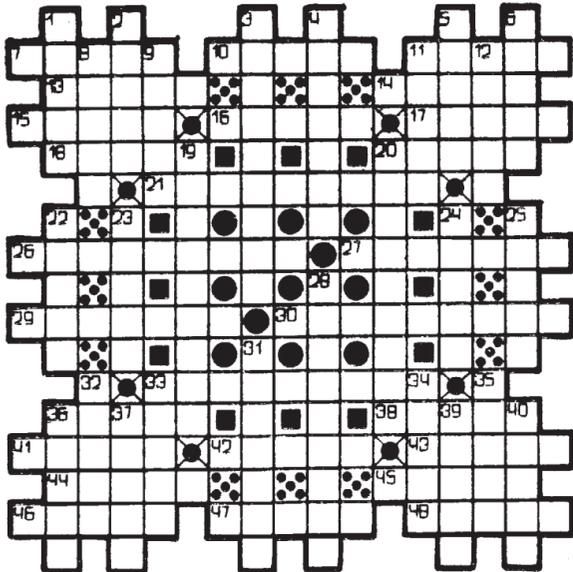
Всего в творческом состязании участвовали 110 тыс. снимков и 23 тыс. фотографов из России, Сербии, Эстонии, Финляндии, Германии. Самому пожилому участнику конкурса 87 лет, самому юному – 5.

«Я по-доброму завидую людям, присылающим свои работы, – признался член жюри конкурса, режиссёр и продюсер Тимур Бекмамбетов. – Они дели эту красоту своими глазами. Получили такие впечатления, которые можно назвать настоящим счастьем. В этом году, в рамках второго конкурса, уровень работ стал ещё выше».

В ближайшее время на сайте проекта photo.rgo.ru в разделе «Галереи» появятся работы всех финалистов. Автор снимка, собравшего наибольшее количество «лайков» от посетителей портала, станет победителем в номинации «Приз зрительских симпатий».

«Появилось желание, чтобы самые лучшие снимки увидели как можно больше людей. Если жюри поддержит, мы могли бы в рамках Русского географического общества сделать на 2017 год большой красочный календарь, который представил бы все 13 номинаций. У нас 12 месяцев, но есть ещё обложка», – сказал президент РГО, председатель жюри конкурса Сергей Шойгу.

Елена Александрова



ОТВЕТЫ НА КРОССВОРД ЗА 22 СЕНТЯБРЯ

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:
 8. Пандус. 9. Трибока. 11. Елена. 13. Корвалол. 14. Реология. 15. Елов. 16. Чистоган. 18. Свиридов. 20. Один. 22. Стен. 23. Штурм. 26. Реостат. 27. Гарда. 29. Лье. 30. Ежа. 31. Плита. 32. Нимейер. 33. Ружьё. 34. Дра. 35. «Ива». 36. Глыба. 39. Ленгорн. 42. Жимон. 45. Фирн. 46. Нис. 48. Чиковани. 50. Хризолит. 51. Хвост. 52. Веретено. 53. Оратория. 54. Напев. 55. Мениск. 56. Клипер.

ПО ВЕРТИКАЛИ:
 1. Фарватер. 2. Идальго. 3. Вселенные. 4. Цветок. 5. Староста. 6. Никотин. 7. Экзотика. 10. Форинт. 12. Милорд. 17. Адреналин. 19. Ветеринар. 21. Норманн. 22. Стайрон. 24. Удины. 25. «Млада». 27. Гараж. 28. Режим. 37. Лживец. 38. Биогенез. 40. Ерихонка. 41. Рихтовка. 43. Иноходец. 44. Обилие. 45. Фацилия. 47. Сибарит. 49. Компот.