

Гудок

издательский дом

12 ДЕКАБРЯ 2025 ГОДА
ПЯТНИЦА № 46
ОБЪЕДИНЁННЫЙ
ПЯТНИЧНЫЙ ВЫПУСК

МОСКОВСКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК

ТРАНСПОРТНАЯ ГАЗЕТА НА МОСКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ. ВЫХОДИТ С 1877 ГОДА

12+



СЕРГЕЙ АВДУЕВСКИЙ/ИД «ГУДОК»

Дары с иголочки

Традиции | На столичной магистрали стартовала ежегодная благотворительная акция «Ёлка добра». Деревца, увешанные игрушками с новогодними пожеланиями воспитанников детских домов и интернатов, установлены в Москве, Смоленске, Туле, Орле и Курске.

Автор ● **Алина Проскурякова**

Новогодняя ель, украшенная разноцветными шарами, появилась в минувший понедельник в фойе здания МЖД на Краснопрудной в Москве. В каждом из 46 шаров просьба о новогоднем подарке от воспитанников Рыбновского дома-интерната Рязанской области.

Первые три шара снял с ёлки начальник МЖД Павел Иванов (на фото). «Новый год – самый добрый и долгожданный праздник для каждого из нас. Это время, когда мы загадываем желания и надеемся на их исполнение. Сегодня у нас есть прекрасная возможность подарить мечту тем, кто особенно в этом нуждается», – сказал он.

Примеру начальника МЖД последовали все руководители служб и дирекций.

В Смоленске второй год подряд готовят подарки для воспитанников Шаталовского детского

дома, в котором проживают 46 детей в возрасте от 2 до 16 лет. «Номинал» подарка – до 6 тыс. руб. Самое желанное в этот раз – мобильные телефоны и чемоданы: ребята часто ездят в детские оздоровительные лагеря. В списке также спортивный костюм, футбольные бутсы и мяч. Дети помладше мечтают о ватрушках для катания с горки и куклах.

«Одна девочка попросила светодиодную многоцветную ленту для реализации какой-то своей дизайнерской идеи», – говорит ведущий специалист службы корпоративных коммуникаций МЖД Валентина Лещенко. – Из нестандартных запросов – портативная стиральная машинка».

К слову, ёлочные шары из дерева, украшенные изображением огненной лошади, ребята смастерили своими руками. «Ёлка установлена у входа в зал совещаний, чтобы ни один руководитель не прошёл мимо. Некоторые берут и по два шара», – добавила Валентина Лещенко.

Вручение подарков пройдёт 23 декабря. В этот день для ребят будет организована традиционная обзорная экскурсия по маршруту Смоленск – Гнёздово. В пути следования детей сопровождают Дед Мороз и Снегурочка, которые не только будут развлекать юных пассажиров, но и напомнят им о правилах поведения на инфраструктуре.

Подарки с курской ёлки добра адресованы детям Суджанского района. А в Тульской области добавок создали специальную новогоднюю агитационную бригаду. В неё вошли сказочные персонажи, которые 27 и 28 декабря проведут мини-спектакли для детей железнодорожников, а также

мальчишек и девочек, проживающих близ станций, удалённых от областного центра. «Такая агитбригада работает уже третий Новый год», – уточнил ведущий специалист службы корпоративных коммуникаций МЖД Олег Трунов.

Особое внимание – письмам к «железнодорожному» Деду Морозу от воспитанников детских домов и социально-реабилитационных центров. Уже готовятся подарки для Долматовского детского дома из Чернского района Тульской области. На очереди социальные учреждения Узловского района и города Донской.

В Орловской области подарки с ёлки добра получают подопечные кризисного центра помощи женщинам и детям «Орловский», реабилитационного центра «Особые дети» и ребятами из центра «Расправь крылья», оставшиеся без попечения родителей, – всего 75 человек. В списке пожеланий – игрушки, сладости, светящиеся олени и многое другое. ●



У нас есть шанс подарить мечту тем, кто в этом нуждается

Перспективы вселяют оптимизм

Партнёрство | Правительство Калужской области и ОАО «РЖД» заключили соглашение о взаимодействии и сотрудничестве на 2026–2030 годы.

Документ подписали начальник Московской железной дороги Павел Иванов и глава региона Владислав Шапша в ходе рабочей встречи, которая состоялась вчера в областном правительстве.

В своём приветственном слове губернатор Калужской области подчеркнул важность сотрудничества с железнодорожниками.

«Мы уделяем большое внимание тем вопросам, которые жители перед нами ставят. И понимаем прекрасно, что решить их можно только совместными усилиями, развивая партнёрство. В наших силах сделать это максимально качественно для жителей Калужской области, чтобы они почувствовали результат этой работы», – сказал Владислав Шапша.

У региона серьёзные планы и в сфере грузоперевозок. Отдельное внимание в ходе встречи было уделено перспективам увеличения мощностей ТЛЦ «Ворсино» и развитию инфраструктуры в Думиничах, где будет построен крупный цементный завод.

В свою очередь, Павел Иванов отметил, что за время действия предыдущего соглашения железнодорожники выполнили все свои обязательства.

«Итоги работы в 2025 году обнадеживающие. Калужане демонстрируют активную мобильность. По нашим прогнозам, до конца года перевезём более 5 млн пассажиров, что на 6% больше, чем в прошлом году. Это хороший показатель. По размерам пассажирского движения, если не брать Московскую агломерацию, регион находится на первом месте среди областей, которые входят в зону обслуживания МЖД», – сообщил Павел Иванов. – Мы продолжим удовлетворять все потребности населения в пассажирских перевозках и с оптимизмом смотрим на увеличение грузовой работы. Есть перспективные проекты, которые позволят обеспечить транспортное обслуживание местных предприятий».

Руководители высказали уверенность в том, что новое соглашение будет способствовать развитию перевозок и укреплению экономики региона.

К слову, в преддверии встречи на вокзале Калуга-1 открылась выставка, рассказывающая об истории и современности железнодорожного транспорта. В экспозиции представлены этапы строительства магистрали, прошлое и настоящее его вокзалов, судьбы тружеников. Особое место отведено подвигу железнодорожников в годы Великой Отечественной войны. ● **Елена Александрова**

Ритм сети

МАТЕРИАЛЫ ПОДГОТОВЛЕНЫ РЕДАКЦИЕЙ ГАЗЕТЫ «ГУДОК» ДЛЯ ВСЕЙ СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Безопасность превыше всего

Документ | В ОАО «РЖД» подготовили и утвердили дорожную карту, в которой поставлена цель до 2030 года сократить на 4% уровень непроизводственного травматизма граждан на объектах инфраструктуры холдинга. Она также предусматривает снижение экологического вреда от железнодорожных происшествий.

Автор ● Сергей Плетнёв

ЗАБОТА О ЛЮДЯХ

О борьбе РЖД с травматизмом на производстве «Гудок» писал на этой неделе (№ 185 от 10.12.2025). При этом в компании стремятся к нулевому травматизму обычных граждан на инфраструктуре РЖД.

Как рассказали «Гудку» в Департаменте экологии и техносферной безопасности (ЦБТ), с учётом целей Транспортной стратегии РФ до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года и Указа президента РФ «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года» в ОАО «РЖД» утверждена дорожная карта. Её основная задача – снизить уровень травмирования людей на инфраструктуре на 4% по отношению к среднему значению предыдущих трёх лет – с 2022 по 2024 год. То есть на практике среднее число происшествий не должно превышать 1751, а случаи травмирования граждан по вине работников РЖД должны быть вовсе исключены. Кстати, их не было и в предыдущие три года. «Компания ведёт активную работу по профилактике правонарушений и созданию условий для их предотвращения, – говорит начальник ЦБТ Андрей Лисицын. – Мы стремимся минимизировать риски и вести системную деятельность в этой сфере».

План мероприятий по достижению контрольных показателей включает в себя семь разделов. Среди них – общее обеспечение требований безопасности граждан на объектах инфраструктуры, развитие и применение цифровых технических средств,



ВЛАДИМИР ЛИТВИНОВ/ИД «ГУДОК»

совершенствование нормативного регулирования, профилактика травмирования среди несовершеннолетних и ряд других направлений. В частности, предполагается продолжить выявление на инфраструктуре мест, где нарушения носят регулярный характер, по возможности устанавливать там защитные сооружения и проводить профилактические акции. Планируется направить обращения в Минтранс о проведении испытаний устройства блокировки Bluetooth-сигналов на объектах инфраструктуры ОАО «РЖД».

МИНИМИЗИРОВАТЬ УЩЕРБ

В дорожной карте есть пункт, касающийся сокращения до 10% доли экологического ущерба от всех случаев транспортных происшествий.

Для уменьшения экологического ущерба дорожная карта предлагает расширить количество учений и тренировок по ликвидации негативных последствий, усовершенствовать системы предупреждения и оповещения о чрезвычайных происшествиях, а также следить за оснащением восстановительных поездов оборудованием ликвидации аварийного разлива нефти и нефтепродуктов. ●

Иранский хаб выводит Россию на простор

Перспективы | АО «РЖД Логистика» отправило второй контейнерный поезд в сухой порт Априн по восточной ветке международного транспортного коридора Север – Юг. Компания намерена развивать стратегическое сотрудничество с иранским ТЛЦ и формировать на базе этого маршрута устойчивый логистический продукт.

Поезд был отправлен с полигона Северной железной дороги 10 декабря. Груз – 62 сорокафутовых контейнера с бумажной продукцией.

Тестовая отправка по этому маршруту состоялась месяц назад – поезд, гружённый 62 сорокафутовыми контейнерами с сульфатной целлюлозой и бумагой производства АО «Сыктывкарский ЛПК», прибыл в Априн 10 ноября («Гудок», № 168 от 11.11.2025). Время в пути составило 13 дней.

«Отправка второго поезда в сухой порт Априн – это переход от тестовых запусков к формированию устойчивого логистического продукта, – заявил генеральный директор АО «РЖД Логистика» Олег Полеев. – Мы последовательно реализуем стратегию развития регулярных сервисов на базе МТК Север – Юг, отвечая на растущий спрос клиентов».

Как ранее рассказало «Гудку» руководитель экспортных отправок отдела логистики Сыктывкарского ЛПК Оксана Коткина, определяющую роль при выборе маршрута сыграла скорость доставки. До конца года Сыктывкарский ЛПК рассчитывает отправить в Априн ещё четыре поезда, а в перспективе собирается осуществлять семь отправок в месяц.

Сухой порт Априн был официально открыт в мае 2025 года.



Плюс маршрута в сухой порт Априн – гарантированно более высокая скорость доставки

Иранские СМИ особо подчёркивают, что он расположен на стыке иранских железнодорожных коридоров Восток – Запад и Север – Юг (является частью восточной ветки МТК Север – Юг), что делает его важным центром распределения и экспорта товаров по железной дороге. Например, часть груза, пришедшего из России в ноябре, была перенаправлена в Ирак.

«Поставки российских грузов вносят заметный вклад в увеличение грузовой базы и укрепляют позиции Априна как ключевого логистического узла в регионе», – отмечают в «РЖД Логистике».

Эксперт Каспийского института стратегических исследований Александр Караваев отмечает такое преимущество Априна, как его близость к Тегерану. В столичной агломерации живёт около 15% населения Ирана, и российские поставщики, например производители стройматериалов, заинтересованы в том, чтобы попасть на этот рынок. Наличие сквозного железнодорожного сообщения, пусть и со сменой

колёсных пар, также повышает привлекательность данного маршрута.

Априн может стать и точкой сборки грузов для обратной загрузки российских поездов. Из Ирана в Россию по железной дороге могла бы идти плодоовощная продукция, которая сейчас в основном поставляется автотранспортом по западной ветке МТК Север – Юг, полагает аналитик.

Востребованность направления на Априн для российских грузоотправителей будет закономерно расти, уверен директор Центра междисциплинарных исследований Института государственного и муниципального управления НИУ ВШЭ Марат Зембаев. Главными плюсами маршрута он назвал гарантированно более высокую скорость доставки и хабовую роль Априна в обеспечении доступа к Персидскому заливу, Индии и Восточной Африке. Потенциал маршрута через Априн эксперт оценивает в 4–5 млн тонн в год. ● **Дмитрий Коптев, Николай Порецкий, корреспондент газеты «Северная магистраль»**

Транспортные вузы попали в топ мировых

Результат | Три отраслевых университета и ещё 162 российских вуза включены в Глобальный агрегированный рейтинг вузов – 2026. Его представила международная Гильдия экспертов в сфере профессионального образования.

Исследование объединяет данные 13 ведущих мировых образовательных рейтингов, в числе которых World University Rankings (THE), World University Rankings (QS), Московский международный рейтинг «Три миссии университета», Round University Ranking (RUR) и другие.

«Для российских вузов такое комплексное сравнение – ключевой инструмент для стратегического позиционирования, привлечения талантов и интеграции в глобальную науку. Рейтинг учитывает не только финальные списки топ-вузов, но и расширенные перечни, что увеличивает шансы университетов на попадание в итоговый агрегированный список», – отмечают авторы исследования.

В этом году эксперты оценили 4159 университетов из 141 страны. Места на пьедестале заняли Манчестерский и Кембриджский университеты (Великобритания), Швейцарская высшая техническая школа Цюриха.

В итоговый список вошли 165 российских вузов. Из наших высшую строчку занимает МГУ им. М.В. Ломоносова, за ним – Санкт-Петербургский государственный университет и Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики». В рейтинг включены три отраслевых вуза. Так, Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I (ПГУПС) и Уральский государственный университет путей сообщения (УрГУПС) попали в топ-10% (2,5 тыс. лучших вузов мира), Российский университет транспорта (МИИТ) вошёл в топ-15% (4 тыс. лучших вузов мира).

Как подчеркнул директор Центра стратегических программ Управления стратегических программ и коммуникаций РУТ (МИИТ) Евгений Заречкин, это наглядно показывает преимущества обучения в отраслевых образовательных организациях. ●

Юлия Антич

СПРАВКА

Гильдия экспертов в сфере профессионального образования – это сообщество специалистов, которое занимается развитием системы независимой экспертизы качества образования в России. Она проводит оценку образовательных стандартов и программ, а также участвует в профессионально-общественной аккредитации и научно-исследовательской деятельности учебных заведений.

Магистраль

944 тыс.

контейнеров отправлено на МЖД во внутрироссийском сообщении за 11 месяцев года. Это на 1,4% больше, чем за тот же период 2024-го

В фокусе – бдительность

Профилактика | Проблеме непроизводственного травматизма посвятили День культуры безопасности движения на МЖД. В минувшую среду в 15 депо Московской дирекции моторвагонного подвижного состава состоялись встречи с локомотивными бригадами.

Автор ● Елена Александрова

С коллективом моторвагонного депо Куровская пообщался начальник МЖД Павел Иванов.

Решение проблемы находится в поле зрения и работников МЖД, и правоохранителей, и местных властей. Но когда совместные методы профилактики дают сбой и человек оказывается перед приближающимся поездом, единственный, кто может предотвратить трагедию, это машинист.

«Правильные и своевременные действия локомотивных бригад в отдельных случаях могут спасти кому-то жизнь. Делают ли железнодорожники всё возможное для того, чтобы избежать травмирования людей на инфраструктуре, – это вопрос, который должен задать себе каждый», – подчеркнул Павел Иванов.

Всегда ли машинисты подают световые и звуковые сигналы вовремя, фиксируют ли в книге замечаний несоответствия, которые могут привести к травмированию, как быстро смежники устраняют эти замечания, насколько полно обследована инфраструктура для установки знаков «Свисток», как локомотивные бригады психологически настраиваются на поездку? На эти вопросы нужно найти ответы на предприятиях (и не только моторвагонного комплекса), чтобы выработать детальный план для участков.

С начала года на инфраструктуре МЖД пострадали 550 человек (на 7% меньше, чем за аналогичный период 2024-го), 68% случаев приходится на моторвагонный комплекс. За каждой цифрой – личная трагедия, которой можно было бы избежать, если бы граждане соблюдали правила. Мер, которые реализуются сегодня повсеместно, явно недостаточно. На это указал и Московский межрегиональный транспортный прокурор Геннадий Крук на заседании региональной оперативной комиссии. Мероприятие состоялось в начале декабря в управлении МЖД.

Как подчеркнул руководитель магистрали, в деле профилактики необходимы индивидуальный подход и тщательный анализ каждого случая. Риск травмирования граждан будет всегда, но формальный подход к проблеме со стороны железнодорожников недопустим. Локомотивные бригады знают узкие места на маршруте, где чаще всего



ИВАН ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

можно столкнуться с нарушителями, и должны быть готовы к этому и психологически, и технически.

Как пример – резонансный случай, связанный с вынесением обвинительного приговора машинисту электропоезда одного из моторвагонных депо МЖД. Следствием установлено, что тот не предпринял всех необходимых действий, чтобы избежать трагедии на путях.

Впрочем, в моторвагонном депо Куровская трудится немало тех, кто не допустил ни одного случая травмирования. В ходе совещания грамотами, благодарностями и часами начальника железной дороги были отмечены семь машинистов: Игорь Баранов, Василий Долгов, Дмитрий Ежков, Александр Конторщиков, Сергей Мустафаев, Валерий Лосев, Сергей Фатеев. Дорожные и профсоюзные награды



В выходные и праздники нарушителей, как правило, больше... Это должен учитывать машинист

получили также слесари Андрей Домов, Павел Климов, Виталий Панфилов и Сергей Ушаков, машинисты Дмитрий Горюнов и Евгений Митькин.

«На уровень травматизма, безусловно, влияет ряд факторов, но важнейшей составляющей является психологическая подготовка к рейсу. Выходные и праздники – всегда повышенный риск травмирования. Это и многое другое машинист должен учитывать, выходя на маршрут», – отметил Игорь Баранов.

На совещании обсудили также эксплуатационную деятельность и безопасность движения. Павел Иванов обратил внимание руководителей депо на большое количество часов сверхурочной работы, что свидетельствует о неэффективном управлении трудовыми ресурсами. В депо отмечен также рост событий и отказов технических средств. Резонансный случай с возгоранием в вагоне электропоезда на перегоне Авсюнино – Шатура послужил поводом для масштабной проверки всего моторвагонного парка МЖД на предмет соответствия противопожарным требованиям. Проверку завершат до конца года.

Как отметил начальник моторвагонного депо Куровская Алексей Жилицкий, на предприятии работают над устранением недостатков, принимаются меры для недопущения событий в будущем. ○

Изменяющие реальность

Юбилей | В понедельник, 8 декабря, своё 20-летие отметила Центральная пригородная пассажирская компания – крупнейший перевозчик в стране.

Без поездов и маршрутов ЦППК невозможно представить современную транспортную систему Московского узла и ещё семи регионов центральной части страны. За два десятилетия своей истории компания в сотрудничестве с РЖД кардинально поменяла представление о том, каким может быть городской и пригородный железнодорожный транспорт.

Всё начиналось с арендованных поездов и небольшой команды. Шаг за шагом расширялась маршрутная сеть, обновлялся подвижной состав, внедрялись современные сервисы.

Совместными усилиями проделали огромную работу. Запустили МЦД – по сути, новый вид транспорта, который обеспечил сотням миллионов пассажиров быстрое передвижение между Москвой и областью. В этом году завершили обновление подвижного состава на диаметрах, приблизив уровень комфорта железнодорожных поездок к личному авто. Новые электропоезда появились и на самом востребованном ярославском направлении. На днях там начала курсировать уже десятая «Иволга 4.0».

Сейчас услугами Центральной ППК пользуются более 600 млн пассажиров ежегодно, и она по праву считается символом прогресса в сфере пригородно-городских перевозок.

Штат компании за 20 лет вырос почти в 100 раз: теперь здесь работают более 10 тыс. человек, включая почти 2 тыс. машинистов и 1,8 тыс. помощников машиниста.

В день юбилея сотрудников компании чествовали в конференц-зале столичного Marriott Imperial Plaza. Коллег и партнёров поздравили в том числе заместитель начальника Московской железной дороги по взаимодействию с органами власти Олеся Матвеева и председатель дорпрофжела на МЖД Дмитрий Шулянский. Более десятка руководителей и работников ЦППК отмечены наградами столичной магистрали и дорожной профсоюзной организации. ○ **Алина Проскуракова**

Подсластили детям праздник



АЛЕКСАНДР АЛЕКСАНДРОВ/МЖД

Акция | На этой неделе работники столичной магистрали передали для маленьких жителей Суджанского района Курской области более 400 кг конфет и печенья.

Сладкие подарки для детей, эвакуированных с приграничных территорий Курской области, закупили в преддверии новогодних праздников первичные профсоюзные организации дорпрофжела на МЖД, откликнувшись таким образом на обращение главы Суджанского района Алексея Спиридонова. Акцию поддержало руководство столичной магистрали. Конфеты и печенье в общую посылку приносили и отдельные неравнодушные железнодорожники.

Всего поучаствовало порядка десяти структурных подразделений Мо-

сковской магистрали, а самой активной оказалась первичная профсоюзная организация управления МЖД. Там закупили более 150 кг угощений.

«В преддверии праздников наша благотворительная акция станет для юных адресатов тёплым напоминанием о том, что мы помним о них и поддерживаем. И что в самые непростые времена есть место новогоднему чуду», – поделился председатель дорпрофжела на МЖД Дмитрий Шулянский.

В течение первой недели декабря угощения собирались и бережно упаковывались в административном здании Мо-

сковско-Курского региона, а во вторник, 9 ноября, отправились в Курск.

Уже на следующий день курские корпоративные волонтеры передали коробки со сладостями работникам администрации Суджанского района. Им предстоит расфасовать конфеты и вручить трём сотням детей.

«Сейчас они вместе с родителями проживают в местах временного пребывания и особенно нуждаются в заботе, которая выражается даже в таких мелочах, как сладости», – объясняет первый заместитель председателя дорпрофжела Вячеслав Ткаченко. – Мы собрали более 400 кг конфет и печенья, поэтому каждому ребёнку достанется свыше полукилограмма угощений». ○ **Екатерина Долгова**

Технологии

Остановка в штатном режиме

Проект | Порядка 40 мостов и путепроводов Орловско-Курского региона оснастят устройствами, предупреждающими наезд подвижного состава на конструкции искусственных сооружений при их обрушении.

В Техническом центре автоматики и телемеханики Московской дирекции инфраструктуры (МДИ) разработали решение, которое позволяет исключить столкновение поезда с обрушенными конструкциями путепровода или моста в случае совершения диверсии.

Согласно концепции проекта, при возникновении такого рода ЧП близлежащие светофоры, ограждающие блок-участок, на котором находится искусственное сооружение, немедленно переключаются на запрещающее показание. Кодовые сигналы автоматической локомотивной сигнализации не передаются по рельсовым цепям, сообщение машинисту о том, что на определённом пикете есть препятствие, поступает в радиоэфир посредством речевого информатора. Одновременно с этим включается звуковая и световая индикация на рабочем месте дежурного по станции, информация передаётся в аппаратно-программный комплекс диспетчерского контроля.

«Таким образом, машинист имеет возможность заблаговременно применить служебное торможение и остановить состав в штатном режиме», – пояснил автор проекта, ведущий технолог группы анализа проектов Технического центра автоматики и телемеханики МДИ Сергей Шайранов.

Техническое решение разработано по поручению Центральной дирекции инфраструктуры. К настоящему моменту устройствами контроля разрушения оборудованы два объекта. Это мост на перегоне Остапово – Михайловский Рудник, восстановленный после июньского ЧП, и путепровод на участке Белые Берега – Снежетьская.

«Принцип работы основан на постоянном обтекании сигнальным током проводника, закреплённого на конструкциях моста. Изолированный кабель проходит по опорам и жёстко фиксируется на пролётном строении. В случае нарушения целостности конструкции обрывается кабель, соответственно, и электрическая цепь, обесточивается реле и включается сигнализация», – рассказал Сергей Шайранов.

По его словам, при разработке системы задействовали в основном приборы, которые имеются в дистанциях СЦБ, – электрические реле и блоки питания трансформаторов. С учётом необходимости приобретения изолированного кабеля (от 50 до 700 м) стоимость системы контроля разрушения для одного объекта – порядка 15 тыс. руб. Предполагается оснастить ею 40 мостов и путепроводов, расположенных в границах Орловско-Курского региона. **Алина Проскурякова**

Таймер для автотуристов

Контроль | Регулируемый переезд без дежурного работника близ музея-заповедника «Спасское-Лутовиново» для снижения риска ДТП оборудовали автоматическими шлагбаумами и табло обратного отсчёта.

Автор **Екатерина Долгова**



МАРИНА СУМАРКОВА

Этот переезд стал первым в Орловской области, где внедрили автоматическую сигнализацию со шлагбаумами и таймером обратного отсчёта. Пусконаладку нового оборудования проводили специалисты Орловско-Курской дистанции сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ). Также были задействованы 18 работников Орловской дистанции пути.

Объект расположен у остановочного пункта Бастыево, на пересечении двухпутного перегона Чернь – Мценск и автомобильной

трассы, ведущей к родовому имению Ивана Тургенева, ныне Государственному мемориальному и природному музею-заповеднику «Спасское-Лутовиново».

Через переезд курсируют 18 пар поездов в сутки, при этом автомобильная дорога пользуется популярностью у туристов. В высокий сезон переезд ежедневно пропускает до 4,6 тыс. машин.

«Ранее здесь работал лишь светофор, который предупреждал автомобилистов о приближении поезда. Но находились экстремалы, готовые поехать «под красный», что создавало потенциально аварийную ситуацию или приводило к аварии», – рассказал главный инженер Орловской дистанции пути Сергей Морковин.

Теперь оживлённый «литературный» переезд оборудован автоматическими шлагбаумами (тип ША) с установленными на привод трёхзначными светофорами, под ними – табло обратного отсчёта времени до закрытия переезда. На объекте внедрена также система по обнаружению препятствия. В онлайн-режиме она предупреждает диспетчера на станции Мценск о нахождении автомобиля в контрольной зоне, тот передаёт информацию локомотивной бригаде, и машинист применяет экстренное торможение, чтобы избежать столкновения.

Текущим содержанием модернизированного переезда занимаются, как и раньше, путейцы, техническим обслуживанием – электромеханики Орловско-Курской дистанции СЦБ.

«Новая автоматическая сигнализация снижает вероятность дорожно-транспортных происшествий. Табло, отсчитывающее время до перекрытия переезда, убережёт водителей от неоправданного риска при попытке проскочить на запрещающий сигнал», – уверен начальник Орловско-Курской дистанции СЦБ Сергей Черепов.

Планируется, что подобной автоматической сигнализацией оснастят ещё один переезд – близ деревни Волково Мценского района. Там железная дорога пересекает туристическую тропку парка усадьбы дворян Шеншиных (представителем этого рода был поэт Афанасий Фет). **Владимир Горелкин**

Диверсификация пошла на пользу

Оптимизация | Сотрудники Центра повышения эффективности труда персонала МЖД в тесном взаимодействии со специалистами Московского филиала АО «ФПК» улучшили производственные процессы в пассажирском вагонном депо Москва-3. Высвобождение ресурсов позволило наладить на предприятии вспомогательную деятельность – изготовление подстаканников.

Проект был инициирован из-за нареканий по поводу подготовки пассажирских поездов на станции формирования, рассказал корреспонденту «Мож» начальник Центра повышения эффективности труда персонала МЖД Сергей Пивин. Причём недовольство исходило не только от пассажиров, но и от работников депо Москва-3.

Оставляло желать лучшего снабжение предприятия инструментами и материалами. Их нехватка обострялась неудовлетворительной работой по техническому обслуживанию вагонов и, как следствие, неполадками в пути.

«Мы уже второй год привлекаем предприятия Московского филиала АО «ФПК» для реализации совместных проектов. В разработках активно участвуют как руководители сред-

него звена, так и рабочий персонал. Общая заинтересованность и даёт эффект», – заметил Сергей Пивин.

Основные усилия рабочей группы из специалистов центра и сотрудников пассажирского вагонного депо Москва-3 были направлены на



Реализованные решения позволили сократить время технического обслуживания на 19 минут на один состав

исключение непроизводительных потерь при выполнении ТО-1. Проведённый анализ показал, что при организации техобслуживания вагонов количество транспортировок материалов и оборудования, а также перемещений работников по территории станции необходимо снизить на 30%, а главное – разработать действенные мероприятия для 100-процентной загрузки персонала.

В итоге слесари по ремонту и осмотрщики-ремонтники вагонов получили новые удобные сумки и рюкзаки для хранения инструментов, были приобретены также компактные дрели-шуруповёрты. Для сокращения временных потерь с применением системы 5С спроектированы и изготовлены ящики под запчасти и слесарные инструменты с размещением их на электрокаре. В междупутье установлены шкафы для хранения запасных деталей, для повышения пропускной способности парка междупутья закольцевали.

Реализованные решения позволили сократить время технического обслуживания в цехе внутреннего

оборудования на 19 минут на один состав (11%), или на 95 минут в сутки и на 578 часов в год, что обеспечило получение экономического эффекта – 1,05 млн руб.

На следующем этапе реализации проекта высвобожденные ресурсы нужно было увязать с загрузкой персонала. Для этого на базе пассажирского вагонного депо было организовано подсобно-вспомогательное производство. Теперь помимо основной деятельности штатные работники предприятия занимаются изготовлением подстаканников. На сегодня их уже более 350 штук, а экономический эффект составил более 0,5 млн руб. При выходе на годовые объёмы (более 2,3 тыс.) прогнозируемый эффект может достичь 3,58 млн руб.

«Успешный опыт был замечен на корпоративном уровне – есть предложение до конца года организовать на базе депо Москва-3 производство подстаканников для всех филиалов Федеральной пассажирской компании», – сообщил Сергей Пивин. **Владимир Горелкин**

Люди дела

Автор ● Владимир Горелкин

РАБОТА С РАЗМАХОМ

Средняя грузонапряжённость на участках, которые находятся в зоне ответственности Московско-Курской дистанции пути (ПЧ-1), превышает 47,2 млн ткм брутто в год. Путьцы обслуживают 1101 стрелочный перевод, в том числе 420 на главных путях и 681 на станциях. Развёрнутая длина станционных путей составляет более 381 км, на обслуживании у ПЧ-1 – два десятка станций.

Объём работы существенно увеличился буквально в начале декабря, после того как к перегонам, обслуживаемым работниками дистанции, присоединился ещё один – от Подольска до Серпухова. Развёрнутая длина главных путей дистанции выросла с 250 км почти до 388 км, эксплуатационная длина составляет уже более 167 км. Изменения потребовали увеличения штатной численности – с 514 до 606 человек.

Чтобы в полной мере почувствовать рабочий ритм коллектива, корреспондент «Московского железнодорожника» встретился с руководителями предприятия и провёл несколько часов «в поле».

ЕСТЬ ПЛАН

Понедельник, 8 декабря, на часах – 8.00. Рабочий день традиционно начинается с планёрного совещания в кабинете начальника Владимира Самсонова. Руководители участков, дорожные мастера получают план работы на день, чтобы потом передать его бригадам.

В дистанцию входят 6 эксплуатационных и 17 линейных участков. Наиболее крупные – Москва-Каланчёвская – Люблино, Царицыно – Подольск, Рижский вокзал – Нахабино. Для всех без исключения характерны напряжённые грузовые и пассажирские потоки.

Каждая бригада получит несколько заданий. Они все разные – от проверки сигнальных устройств до выправки пути. Оговаривается и график работ на предстоящую неделю. Он может корректироваться не единожды. В пятницу Самсонин вновь соберёт начальников участков для обсуждения планов на ближайшие недели с максимальной детализацией. Каждый график пройдёт согласование с заместителем начальника дистанции на предмет предполагаемых материальных ресурсов и человеко-часов, чтобы получить окончательное одобрение или быть отклонённым и направленным на пересмотр.

ВЕРНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ

Нельзя сказать, что у руководства дистанции пути кабинетная работа. Помимо участия в селекторах, подготовки отчётов и изучения документов, по долгу и специфике службы приходится выезжать на осмотр станций, проводить оперативные проверки. При любом вопросе, который не получается решить на линии, мастера могут позвонить начальнику дистанции, его заместителю Алексею Спиридонову или главному инженеру Виктору Зубакову.

«Работа интересная, динамичная, каждый день приносит новые задачи, – говорит Владимир Самсонин. – Порой приходится действовать очень



ВЛАДИМИР ГОРЕЛКИН/ИД «ГУДОК»

Километры пройденного

Профессионализм | Московско-Курская дистанция пути вошла в число победителей соревнования трудовых коллективов ОАО «РЖД» по итогам работы в III квартале года. Путьцы обслуживают один из самых напряжённых участков столичного узла, включая маршруты второго и четвёртого диаметров.



СЕРГЕЙ АВДУЕВСКИЙ/ИД «ГУДОК»

1. Бригада по неотложным работам занимается выправкой стрелочного перевода
2. Главный инженер Виктор Зубаков, руководитель дистанции Владимир Самсонин и начальник производственно-технического отдела Иван Кулешов (слева направо): «Всё идёт по плану»

быстро, не упуская из внимания качество путевых работ».

Узнавая больше начальника ПЧ-1, начинаешь понимать, почему именно Самсонину поручено возглавить дистанцию на важнейшем из центральных участков МЖД. Он руководит предприятием с апреля 2018 года, а на курском направлении трудится с 2005-го. Начиная с монтера пути на станции Гривно, потом работал бригадиром, мастером, начальником участка на станциях Царицыно, Бутово, Щербинка и других. Был заместителем начальника дистанции по текущему содержанию пути, глав-

ным инженером... С годами складывались и расширялись представления как о полигоне работы, так и о специалистах, с которыми можно успешно решать любые производственные задачи.

Отсюда и результаты. В IV квартале 2024 года дистанция заняла второе место по итогам отраслевого соревнования трудовых коллективов, сохранив его и в I квартале 2025-го. И наконец в III квартале стала победителем.

ОТЛИЧНАЯ ВЫПРАВКА

По заранее сформированному плану корреспондента «МоЖ» ждал и выход «в поле». Неподдалёку от парка Люблино-Южное встречаемся с бригадой по неотложным работам № 5.

Восемь путейцев в оранжевых жилетах готовы приступить к делу. На повестке дня – выправка стрелочного перевода и подбивка переводных железобетонных брусьев.

Полчаса назад бригадир пути Владимир Мосин уже провёл инструктаж по технике безопасности. Фронт работ запланирован по результатам проведённого ранее комиссионного месячного осмотра. Зафиксированные замечания внесены в программ-

ный комплекс ЕКАСУИ. На устранение каждого нарушения определён конкретный срок.

На 8 декабря запланирована выправка пути стрелочного перевода № 28, длина которого 35 м. Путьцы уже подготовили нужные инструменты – электростанцию, шпалоподбойки (ЭШП) для подбивки балласта под железобетонные брусья, торцевой и путевой ключи для раскручивания болтов перед подбивкой.

Монтёры пути Игорь Зябрев, Владимир Свиринов, Антон Бакаев и Прохор Световидов двумя домкратами поднимают путь по оптическому прибору и подбивают шпалы четырьмя ЭШП.

Владимир Мосин и исполняющий обязанности дорожного мастера Алексей Распопин внимательно следят за качеством работы. Это особенно важно, когда речь идёт о путях с грузовым движением, где динамическое воздействие от подвижного состава больше. Оба специалиста с солидным опытом. Впрочем, у всех членов бригады за плечами немаленький трудовой стаж, а также сотни, а то и тысячи пройденных километров. За исключением Прохора Световидова, который присоединился к коллективу летом этого года.

«Много шагать – это у нас профессиональное, – замечает Алексей Распопин. – Ежедневно проходим с осмотром и промером пути минимум 10–15 км».

ОКНА В СУМЕРКАХ ЗАЖГЛИСЬ

С наступлением вечера приходит время ночных бригад. Подготовительный этап работ реализуется по той же схеме, что и днём. В 20.00 проводится вечерняя планёрка с докладами о предстоящих планах, инструктажи по охране труда... Есть лишь одна существенная оговорка: для выполнения путевых работ в тёмное время суток обычно выделяются технологические «окна».

«Действовать приходится точно, с учётом поездной обстановки, – рассказывает Владимир Самсонин. – Есть такой период, предшествующий полуночи, когда поток электропоездов ещё не схлынул. В это время занимаемся доставкой бригад к месту работ, подготовкой инструмента. «Окна» открываются в разное время, в зависимости от прохождения поездов. Например, на рижском направлении – в 0.54, на курском – в 1.10. Путевые работы стараемся не останавливать, но приходится варьировать».

У руководства предприятия не отходят на второй план и другие насущные заботы. Снега в Москве пока не допросишься, но в дистанции готов оперативный план снегоборьбы, разработанный вместе с начальниками станций. Все подготовительные работы выполнены: проверены пневмообдувка, компрессорная установка, электрообогрев стрелок. Оговорены порядок привлечения рабочей силы в первую и вторую очереди снегоборьбы. ●



В начале декабря ПЧ-1 стала обслуживать участок Подольск – Серпухов: развёрнутая длина главных путей увеличилась до 388 км

Год железнодорожной славы

Дань отваге и мужеству

Праздник | В регионах столичной магистрали отметили День Героев Отечества памятными акциями, познавательными экскурсиями и мастер-классами по изготовлению подарков для бойцов СВО.

С ЛЮБОВЬЮ ИЗ РОДНОГО ДОМА

Волонтеры Орловско-Курского региона МЖД приурочили ко Дню Героев Отечества отправку очередной партии гуманитарного груза в адрес участников специальной военной операции.

На передовую отправились в том числе и две печки-буржуйки для обогрева блиндажей и сушилки одежды, которые по просьбе руководителя регионального добровольческого движения «Войско заботы» изготовили штукатуры Орловской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций Дина Терещенко и её супруг Владимир Юдин.

«В Совете женщин нашего региона мы шьём для бойцов флисовые вещи. Муж тоже любит работать руками. Дома обустроил себе мастерскую, среди инструментов есть небольшой сварочный аппарат. Поэтому и предложила ему сделать подарок для наших бойцов», – рассказала Дина Терещенко.

В качестве основы использовались отработавшие своё газовые баллоны, которые предоставило «Войско заботы». Необходимые для буржеек листовое железо, петли и трубы супруги приобрели сами.

Чтобы избежать возможного детонирования оставшихся газовых паров Владимир на сутки заполнил баллоны водой. После чего вырезал топочные камеры, приварил дымоходы, ножки, заслонки и прочие детали, на верхней плоской крышке печек мастер выгравировал надпись: «С любовью из родного дома».

Совет женщин Орловско-Курского региона для отправки на



Две печки-буржуйки для бойцов сделали супруги из Орла в собственной мастерской



МАРИНА СУМАРОВА

передовую изготовил три десятка толстостенок и дюжину пледов, а также более 200 окопных свечей. По традиции женщины вложили в посылки сладости и домашние пирожки.

Не остались в стороне и воспитанники РЖД детского сада № 16 из Орла. В мастер-классе по изготовлению сердечек-оберегов поучаствовали 20 детей из логопедических групп. А организовали обучение электромонтер тяговой подстанции Орловской дистанции электроснабжения Надежда Топольская, электромеханик Орловско-Курской дистанции СЦБ Оксана Шашкина и ведущий специалист службы корпоративных

коммуникаций МЖД Марина Сумарокова. Картон и плотную пряжу для творчества закупили руководители детского сада.

Готовые обереги в форме сердца-триколора передали добровольцам движения «Войско заботы».

К ЗВЁЗДАМ ВЕДЯ КОРАБЛИ – ПОМНИТЕ...

Памятная акция прошла в Тульском регионе МЖД. Студенты Техникума железнодорожного транспорта им. Б.Ф. Сафонова вместе с работниками предприятий и ветеранами отрасли возложили цветы к мемориалу героическим защитникам Тулы, отстоявшим город в 1941 году.

«Орлята» отдали свои сердца солдатам – участникам СВО

Особым событием для будущих железнодорожников стала встреча с Героем России, лётчиком-космонавтом Сергеем Залетиним – уроженцем города Щёкино Тульской области. Он рассказал молодым, что честь и отвага не имеют срока давности, а верность долгу и стране – непреходящая ценность.

Для участников акции была организована также экскурсия по военно-мемориальному комплексу «Бронепоезд № 13 «Тульский рабочий» на Московском вокзале областного центра. ○

Знать свои корни

Ценности | Об истории, трудовых заслугах и традициях своих династий рассказали победители конкурса «Семейное древо: сохраняем память», организованного службой управления персоналом МЖД.

Конкурс стартовал на столичной магистрали 28 октября. В течение месяца железнодорожники создавали альбомы, панно, объёмные композиции и другие творческие работы, которые отражают историю их семьи, трудовой путь и культурные ценности.

Всего было подано 15 заявок по пяти номинациям: «Творческая семья», «Семейная летопись», «Наша династия», «Старейшая династия» и «Моя семья». Работы оценивала экспертная комиссия во главе с заместителем начальника МЖД по кадрам и социальным вопросам Дмитрием Хворостовым. Жюри учитывало уникальность, креативный подход и оформление, а также погружённость в историю своей семьи, о которой свидетельство-



НАДЕЖДА КОЗЛОВА

вало и число поколений на семейном древе.

Победителей определили на этой неделе. Авторы лучших работ получают дипломы и памятные призы.

В номинации «Семейная летопись» победили сразу две семьи, Сикорских и Шоковых, в творческом направлении – Сварцевы и Канеевы. Причём работники последних отметили

как самую креативную. В преддверии Нового года медсестра амбулаторно-поликлинического подразделения № 5 на станции Сасово ЧУЗ «РЖД-Медицина» города Рязань Наталья Канеева и её дочери Соня и Луиза изобразили семейное древо в виде новогодней ели.

Самой старшей оказалась династия ведущего инженера администра-

тивно-хозяйственного центра МЖД Вероники Оболенской. Её основал прадед конкурсантки Павел Зарубин, который с 1917 года работал сцепщиком вагонов. Совокупный стаж 31 железнодорожника – 823 года.

«Моя мама Любовь Оболенская пять лет изучала историю нашей семьи и воссоздала родословную до 1548 года, поэтому с удовольствием присоединилась к нашей творческой работе», – поделилась Вероника.

В номинации «Моя семья» первое место заняло самое многочисленное древо (на фото) ведущего специалиста по управлению персоналом Курской дистанции СЦБ Надежды Козловой. Оно насчитывает без малого 30 человек.

В номинации «Наша династия» победила семья медиков Родионовых из Тулы, которые 279 лет (с учётом общего стажа) лечат железнодорожников. ○

Память фото сберегут

Наследие | Смоленские моторвагонники увековечили на фотостене память о своих родных, участвовавших в Великой Отечественной войне.

На прошлой неделе коллектив моторвагонного депо Смоленск-1 присоединился к Всероссийской акции «Стена Памяти». На третьем этаже административного здания, где находится музей предприятия, железнодорожники открыли экспозицию «Бессмертный полк» с фотографиями своих родственников – участников Великой Отечественной войны.

Идея создания мемориала принадлежит главному инженеру депо Денису Кохану.

«Культурное и историческое наследие нашей страны складывается из малых частиц. Важно не забывать свои корни и чтить память тех, кто отважно сражался за нашу мирную жизнь», – считает Денис. – Символично, что мемориальная стена появилась на нашем предприятии в Год железнодорожной славы и в год, когда отмечается 80 лет Победы».

Денис Кохан собирает фотографии у своих коллег и сам отвозит их в типографию, где изготавливается пластиковая панель с изображением героя, именем и фамилией его самого и родственника, который им гордится.

Так, например, маляр и художник-оформитель Елена Бордюкова, которая готовила выставочную площадку, увековечила своего деда Петра Захарова.

«Его призвали на службу в декабре 1943 года – за неделю до 18-летия. Всю войну он прошёл телефонистом роты связи 1342-го стрелкового полка 234-й стрелковой дивизии. В апреле 1945 года участвовал в форсировании Одера, обеспечивая бесперебойную связь между командным пунктом и штурмовой группой, обезвредил пятерых солдат противника», – рассказала Елена.

Сейчас на Стене Памяти находятся портреты 33 героев войны, ещё несколько появятся до конца года. Всего на предприятии работают 305 человек, большинство уже выказали желание присоединиться к акции и сейчас собирают сведения о своих воевавших предках. По словам Дениса Кохана, мемориал спокойно вместит несколько сотен панелей.

«Один недостаток всё же есть: чтобы сохранить портреты как можно большего числа людей, мы опустили подробности их жизни, в которых немало интересного, – заметил главный инженер. – Когда стена заполнится, планируем напечатать Книгу Памяти, в которой будут полные биографии наших героев». ○

Материалы подготовила
Екатерина Долгова

Хобби

Выход на сцену во вторую смену

Обучение актёрскому мастерству, десятки репетиций и постановка премьерного спектакля – таким был дебютный год любительского театра Центрального дома культуры железнодорожников (ЦДКЖ). Участники коллектива – работники столичной магистрали – и его руководитель поделились с «Мож» достижениями и планами на следующий сезон.

Автор ● Екатерина Долгова

Артистами не рождаются

Место действия – нарядное здание легендарного ЦДКЖ на площади трёх вокзалов (Комсомольской), где на последнем, четвёртом этаже, в угловой комнате с пятью окнами по будням допоздна горит свет. Здесь с ноября 2024-го под руководством режиссёра-педагога, артиста театра и кино Николая Малаева репетирует театральная группа в составе двух десятков работников столичной магистрали.

Занятия проходят четыре раза в неделю, по вечерам, и всегда начинаются с дыхательной гимнастики Стрельниковой и упражнений для артикуляции. В их числе, к примеру, уточнённая версия известной трудоговорки: «Шла Саша по Осташковскому шоссе и сосала сушку». И попробуй тут не сломать язык ради покорения зрительской аудитории.

Основную часть репетиционно-го времени актёры-любители работают над постановкой сценических движений, сдают «домашку» по хореографии и учат текст роли, которую со всем вниманием к персонажу пьесы подбирает им режиссёр.

«На занятия всегда приходим сменной одеждой и сменной обувью, поскольку помимо актёрских упражнений часто устраиваем физкультминутки. Это помогает сбросить напряжение после долгого рабочего дня и свободнее чувствовать себя в момент основной репетиции», – делится ведущий инженер службы пути Московской дирекции инфраструктуры Василий Меркулов.

ЗАКУЛИСЬЕ

В коллективе, как правило, не бывает секретов – главреж Николай Алексеевич (актёры уважительно обращаются к Малаеву исключительно по имени-отчеству) всегда знает о самочувствии и настроении своих учеников. На репетициях часто бывает строг, но все обиды забываются, когда он ласково обращается к подопечным: «Кнопки мои...»

«Хоть и понимаю, что до профессиональных актёров нам очень далеко, но и самостоятельностью нас уже вряд ли кто-то назовет, – объясняет свой подход режиссёр. – Как руководитель, я указываю на ошибки, мы вместе исправляем творческие недочёты, а хвалить... Хвалить артистов будут зрители».

Ради зрительских эмоций большинство актёров-любителей и выходят на сцену ЦДКЖ.

«Несколько месяцев я занималась в театральном кружке, но мне было мало: хотела выступать перед большой аудиторией и видеть отдачу. Поэтому когда год назад увидела рассылку о кастинге в народный те-

атр, долго не раздумывала», – вспоминает ведущий юристконсульт отдела применения законодательства юридической службы МЖД Анастасия Плотова.

В год 80-летия Победы в Великой Отечественной войне любительский театр поставил пьесу белорусского писателя Алексея Дударева «Не покидай меня».

Работа над спектаклем началась в марте, а премьеру приурочили к 9 Мая. На всё про всё – три месяца. Даже костюмы и декорации для Малого зала ЦДКЖ коллектив сделал своими руками. Артистов пришёл поддержать и директор ЦДКЖ Евгений Чирков. Второй раз спектакль показали 30 ноября – ко дню рождения творческого объединения.

«Цель любого театра – исследование человеческой души, поэтому артисты на сцене должны не просто знать свои слова и мизансцены, но и понимать психологию и мотивацию персонажа-роли, атмосферу спектакля, сверхзадачу, тему и идею», – рассказывает Николай Малаев. Слово психолог, он подмечает особенности характеров и творческий потенциал начинающих артистов.

«Сначала роль мне даже не нравилась, но позже я прониклась историей своего персонажа и словно на себе ощутила и боль, и страх, когда



Первый репертуарный спектакль «Не покидай меня» доработают и будут играть чаще, а на сцене появятся новые лица



2 АЛЕКСАНДР АЛЕКСАНДРОВ/МЖД



1 АЛЕКСАНДР АЛЕКСАНДРОВ/МЖД

ты, возможно, последний раз в жизни видишь любимого человека», – говорит ведущий экономист Московского территориального центра фирменного транспортного обслуживания Екатерина Покровская.

СРОДНИТЬСЯ С ГЕРОЕМ

В основе сюжета пьесы «Не покидай меня» – подвиг и трагическая участь разведчика капитана Михасёва и его спецотряда, состоящего из четырёх девушек, которые участвовали в освободительной операции «Багратион» на территории Белорусской ССР в 1944 году.

Роль командира исполняет Василий Меркулов, чья задача достоверно передать со сцены противоречивые чувства опытного военного, столкнувшегося на передовой с женским отрядом.

Лейтенанта Кремис, которая попала в немецкий плен вместе

с младшей сестрой, но нашла силы не пасть духом, исполняет Анастасия Плотова. Её боевыми подругами становятся бойцы Ладысева (Екатерина Покровская), Батян (Екатерина Пожидаева) и Гурская в исполнении экономиста группы заказчика по строительству и реконструкции интермодальных транспортно-пересадочных узлов (ДКРС-Москва) Александры Зубцовой. Каждая из героинь переживает личную трагедию и утрату близкого человека. Им и посвящают девушки свой подвиг.

Актёрами второго плана становятся ведущий инженер технического отдела Московской дирекции тяги Даниил Саженов, ведущий инженер ДКРС-Москва Александр Гусев, заместитель начальника производственно-технического отдела административно-хозяйственного управления МЖД Алексей Шабров, ведущий инженер Московского центра научно-технической информации и библиотек Юлия Первова и другие.

Несмотря на волнение, начинающим актёрам удаётся передать общее настроение пьесы и чувства своих героев. Это отмечают зрители, которые делятся впечатлениями с руководителем и артистами.

«Не ожидала, что любительская постановка вызовет во мне столь яркие эмоции. Я пережила трагедию вместе с актёрами-героями. Коллектив передал атмосферу событий 80-летней давности и ещё раз напомнил нам об ужасах войны. И я уверена, что в этом есть большая заслуга Николая Малаева», – считает гостя ЦДКЖ Яна Гуп-

1. Батян, Кремис, Гурская и Ладысева (слева направо) готовятся к спецзаданию
2. Разведчик капитан Михасёв и Ладысева

та, которая пожелала любительскому театру не останавливаться в своём творческом росте.

НОВАЯ ВЫСОТА

Сейчас коллектив продолжает заниматься репертуарным спектаклем, однако железнодорожники уже задумываются над новой пьесой. Тот же Василий Меркулов хочет попробовать себя в комедии.

Николай Малаев приоткрывает завесу творческого процесса: изменятся начало и конец постановки «Не покидай меня», будут доработаны отдельные эпизоды и, скорее всего, на сцене появятся новые лица.

В 2026-м спектакль планируют показывать раз в два месяца, поэтому посмотреть его смогут и те, кто уже записался в поклонники самобытного творческого объединения, и новые зрители. Сами актёры искренне верят, что чаще будут видеть в зале не только родных и друзей, но и непосредственных руководителей и коллег.

«Для работников Московской дороги мы специально печатаем красочные пригласительные билеты, которые можно забронировать заранее или получить у меня прямо в день спектакля», – подчёркивает Николай Малаев.

Режиссёр призывает железнодорожников чаще бывать на театральных постановках и приглашает всех желающих оказаться по другую сторону кулис. ●

Пирамида Маркова

Спорт | Одним из героев чемпионата ОАО «РЖД» по бильярдному спорту, который завершился в начале декабря в Москве, стал начальник станции Москва-Товарная-Курская Виктор Марков. Представитель столичной магистрали второй год подряд становится победителем в личном зачёте в категории «Работник».

Автор **Владимир Горелкин**

Участие в соревновании приняли 18 команд, в том числе 16 сборных железных дорог. По жеребьёвке бильярдисты делились на группы. Каждая встреча продолжалась 40 минут. Победителем становился участник, забивший больше шаров.

Виктор Марков выиграл «в одну калитку», не позволив соперникам навязать серьёзную борьбу ни в одной партии. В финальном поединке столичный железнодорожник не оставил шансов представителю Горьковской дороги Сергею Лисицыну, отправив в лузу вдвое больше шаров.

В беседе с корреспондентом «Мож» чемпион рассказал о тонкостях этого вида спорта и умении долгое время поддерживать спортивную форму, а также о желании передать любовь к игре другим железнодорожникам.

Бильярд, по определению Виктора Маркова, при всей физической нагрузке, которую испытывает игрок, серьёзное испытание для ума и нервной системы. Без способности сохранять спокойствие и сосредоточенность, без уверенности в своих силах вершин в этой дисциплине не достичь. И каждый удар – это шанс для роста.

Заниматься бильярдом Виктор начал в школьном возрасте, и довольно



АРХИВ ВИКТОРА МАРКОВА

успешно. В 14 лет уже получил звание кандидата в мастера спорта. Случались и длительные перерывы в занятии бильярдом, связанные с учёбой, бытовыми и производственными делами.

«Иногда игра отходила на второй план, но намерений навсегда расстаться с ней, вычеркнуть из жизни не было, – сказал Виктор. – Стать мастером в бильярде – это не только отработать технику. Здесь важно всё: выдержка, концентрация, внутренний настрой. И когда удаётся воспитать в себе эти качества, то и от бильярда никуда не деться, даже если жизненные обстоятельства этому препятствуют».

Бильярдист признаётся, что не сразу ощутил в себе особый дар. На всё нужно время. Но как стрелок-снайпер, убедившись в уникальности своего умения, ежедневно находит время для тренировок, так и Виктор уважительно относит-

ся к собственному таланту. Теперь регулярные полтора часовые тренировки уходят не только на отработку ударов. В бильярде, как и в шахматах, важно умение мыслить, выстраивать стратегию.

«Это один из немногочисленных видов спорта, где на результат влияет уравновешенность игрока. Основное же отличие в том, что мы боремся не с человеком, а с шарами», – рассуждает Виктор Марков.

Бильярд стремительно завоевывает популярность среди железнодорожников. В этом легко убедиться, сравнивая количество участников корпоративного чемпионата, которое растёт из года в год. «Корпоративный турнир по бильярду – это не простое соревнование между коллегами, это приятное времяпрепровождение за игрой. Физическое развитие и возраст тут не имеют особого значения», – резюмировал Виктор Марков.

«Хрустальная сова» у айтишников МЖД

Успех | Команда Московского ИВЦ «Точняк» победила на сетевом этапе интеллектуального турнира для работников ИТ-блока.

Финал проходил на базе дорожных служб корпоративной информатизации, специалисты которых следили за честностью игроков. В соревновании приняли участие команды Московской, Дальневосточной, Южно-Уральской и Горьковской дорог, а также Центра цифровых технологий ОАО «РЖД». Разыграли два раунда по 10 вопросов.

Московский ИВЦ представляли администратор телекоммуникационной сети Евгений Муратов (капитан), заместители начальника отдела общекорпоративных автоматизированных систем управления Анастасия Цацулина и Виктория Вишневецкая, начальник смены органа управления Степан Шашин и аналитик отдела развития процессного управления и управления качеством Татяна Железняк. Программист 1-й категории Антон Гуров, который попал в команду недавно, участвовал в подобных соревнованиях впервые.

«К финалу мы серьёзно готовились: в общем чате и в обеденные перерывы предлагали друг другу интересные задачки и головоломки, которые искали в Интернете и придумывали сами, ходили на квизы, словом, прокачивали гигабайты наших хранилищ, – делится Антон. – Вопросы были как на общую эрудицию, так и на железнодорожную тематику, на ответ – 1 минута. Горжусь, что на один вопрос мы ответили досрочно: за пару дней до финала я случайно наткнулся на этот факт в Интернете и очень кстати запомнил. На картинке были написаны разные цвета, причём названия не соответствовали цвету самой надписи. Нужно было сказать, для поиска кого использовался данный тест, разработанный в США в 1950-е».

После первого раунда «Точняк» вошёл в тройку лидеров, а по итогам всего турнира занял первое место, ответив правильно на 15 вопросов. Москвичи получили главный приз – хрустальную статуэтку совы, книги с автографами руководителей ОАО «РЖД» и участников телевизионной игры «Что? Где? Когда?», а также фирменные значки интеллектуальной лиги ИТ-блока.

«В этот раз финал проходил дистанционно, без привычных нам столов и волчка, зато игра была максимально технологичной и соответствовала своему ИТ-направлению, – считает старожил команды Степан Шашин. – В команде я ещё с прошлого названия «В точку» и очень рад, что мы пополнились новыми интеллектуалами. Последнее «золото» мы брали в 2023 году, так что теперь наша цель – стать трехкратными чемпионами». **Екатерина Долгова**

В бильярде важны выдержка, настрой и стратегия

	Усеивание кренделя сахаром		Гора близ Севастополя		«Генеральная» артерия	«Вздымается конская ...» (Блок)	Моллюск с чернильным мешком					11		Родное село Ильи Муромца	
	Высокомерная самоуверенность						«Воронья ...» с Лоханкиным		«Дорога» для судов		«К» в славянской азбуке	Узор, стилизованный под листья		9	
			Изобрёл тепловой двигатель		«Химический клон» шёлка	Кто балдеет от разных антраша?								Богослужбное облачение	
	Секция из нескольких вагонов						Какой нюанс добавляет шика?		6		Бумажная деньга	Мягкая низкая табуретка			
		3		Бард в тубейке		4		Певца и актриса Тамта		«Первая серия» зарплаты	Кусок мяса без костей			Колёсная ... – расстояние между осями колёсных пар	
	Кто из нобелевских лауреатов любил музицировать вместе с Альбертом Эйнштейном?				Буря негодования	«Дойная корова» у муравьев					Возглас утки	8	Абориген Республики Саха		10
					«Покров» для спящего			7		Кто вечно глядит исподлобья?			13	Былина у скандинавов	
	Проброс шайбы в хоккее	2	Грозный грязевой поток			Высший сорт фаянса	Застольный потребитель				Название волшебного института в телевизионном фильме «Чародей»				
			1		Российский поэт ... Коржавин					Жуткая провинция		12		Персонаж оперы эстонского композитора Вальтера Оякяэра «Королю холодно»	
	Какая звезда согревает человечество?		Работник речного транспорта				Этому мужу изменила Афродита		5		Город в Японии, где находится самая обширная в мире городская железнодорожная сеть				

СОСТАВИЛА НАТАЛЬЯ ПОДМАРЕВА

По вертикали: Каракатица, Обсепка, Сель, Салун, Акын, Пнев, Аорта, Валетоман, Грива, Ляно, База, Плянк, Плано, Ацетат, Бука, Сета, Аванс, Плуфки, Яхут, Арабеска, Края, Наум, Дыра, Карло, Солнце, Опах, «УЛИНУ», Водник, Арес, Токио.

МОСКОВСКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК 12+
№ 46 от 12 декабря 2025 года
И.о. главного редактора: Ольга Анатольевна Лариохина
Отдел рекламы: Наталья Васильевна Тменова, тел.: (499) 262-02-33
Тираж – 5158 экземпляров
Подписной индекс: ПП902

Адрес редакции: 105066, г. Москва, ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3
Тел.: (495) 983-08-18, E-mail: info@gudok.ru

Отраслевое СМИ. Основано в 1877 году
Учредители: Открытое акционерное общество «Российские железные дороги», Межрегиональная общественная организация – Дорожная территориальная организация Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей на Московской железной дороге
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.

Издатель:
АО «Издательский дом «Гудок»
Генеральный директор:
Екатерина Сергеевна Мельникова
Главный редактор:
Денис Леонидович Кравченко

Адрес издателя: 105066, г. Москва, ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3
Тел.: (495) 909-08-18, E-mail: pressa@gudok.ru



www.gudok.ru/zdr/175

Распространяется в областях ЦФО РФ. 8 страниц.
Периодичность выхода – еженедельно по пятницам.

Время подписания в печать по графику: 11.12.2025, 18.00
Время подписания в печать фактически: 11.12.2025, 18.00

Свободная цена.

Заказ: № 2856. Отпечатано: АО «Прайм Принт Москва», 141707, Московская область, г. Долгопрудный, Лихачевский проезд, 5В