

ТРАНСПОРТНИК

№ 28, ИЮЛЬ 2020 г.

ИЗДАТЕЛЬ АО «ВОЛГАУРАЛТРАНС»

www.volgauraltrans.ru



Уважаемые друзья, коллеги, ветераны отрасли!

и преданность своему делу! Благодаря вашему добросовестному труду и высокой ответственности обеспечивается бесперебойная работа по обслуживанию клиентов.

Коллектив акционерного общества всегда готов к выполнению любых задач, так как он продолжает динамично развиваться, повышая качество грузовых перевозок, совершенствуя инфраструктуру и модернизируя техническую базу.

Мы стараемся использовать основное преимущество железнодорожных перевозок – возможность транспортировки крупногабаритных объектов, которые сложно или невозможно переправить при помощи автотранспорта. Так, за первое полугодие 2020 года на СТЛЦ осуществлены погрузка и отправка более 20 вагонов со спецтехникой и оборудованием; в июле подписан контракт на отправку железобетонных изделий, первые 6 вагонов уже отправлены. Также в июле состоялась отправка негабаритного груза по выигранному нашей компанией тендеру с ООО «Электроцит-ЭТМ». Являясь железнодорожной компанией, мы продолжаем изыскивать возможности получения прибыли и за счет имеющегося автотранспорта.

Завершение больших строек в Самаре и в других городах присутствия компании привело к значительному падению объемов перевозок, реализации щебня и других инертных грузов. Это не дает нам в полной мере воспользоваться еще одним нашим преимуществом – оперативной и безопасной транспортировкой больших партий сыпучих грузов, строительных материала-

лов и различных видов сырья. Но коллективы Самарского РТК, СТЛЦ и ОЛО вплотную занимаются поиском направлений деятельности, способных компенсировать потери. Эта работа не прекращается ни на минуту, и мы уверены, что результаты будут положительными.

По-прежнему много внимания уделяется развитию терминально-логистической инфраструктуры компании, качеству ее оснащенности и работы. В этом году много сил и средств уходит на обустройство и модернизацию новой территории Самарского ТЛЦ: проведение отопления, электроэнергетики, ремонт кровли и фасадов зданий, установка системы видеонаблюдения, приводится в нужное соответствие новый пост охраны, силами работников Самарского РТК и СТЛЦ построена автодорога на новую территорию.

На Ульяновском РТК произведен ремонт помещения весовой. На Мордовском РТК произведена реконструкция приемной ямы повышенного пути – перестроены стены и восстановлены поврежденные участки железобетонного покрытия. Работниками МРТК ведется постоянный поиск новых клиентов, услуг. Ими уже полностью освоен процесс оказания услуг по полному циклу – «до двери», когда клиент получает свой груз непосредственно у себя на территории, а прием, разгрузка вагона и доставка автотранспортом организуются специалистами нашей компании. Теперь на комплексе отработывают услуги по погрузке вагонов и отправке груза на экспорт – в Узбекистан. В этом году началась и активная эксплуатация повышенного пути в Са-

лаватском РТК. За июнь – июль текущего года уже принято более 300 вагонов со щебнем для ООО «Автодоринжиниринг».

Не прекращается работа по обновлению оборудования. Начатая в 2019 году модернизация Тольяттинского ПРК в полном разгаре. Проводимое техническое перевооружение Тольяттинского ремонтного комплекса направлено на повышение уровня технологичности производства и, как следствие, улучшение качества предоставляемых услуг в сфере ремонта железнодорожного подвижного состава.

Уважаемые коллеги, я уверен, что коллектив компании справится с любыми, даже с самыми сложными задачами, ведь высокое доверие партнеров и клиентов, заслуженный авторитет мы обеспечили своей стабильной работой, порядком и дисциплиной, ответственностью и профессионализмом. Мы дорожим своей репутацией и стремимся быть лучшими в своем деле.

В канун праздника хочу сказать слова благодарности ветеранам отрасли, неустанно передающим молодому поколению накопленный опыт. Желаю крепкого здоровья, счастья и благополучия, дорогие ветераны, вам и вашим близким.

Уважаемые коллеги! Еще раз сердечно поздравляю вас с нашим профессиональным праздником! Пусть в наш праздник прозвучат сотни приятных слов и пожеланий. Желаю всем вам доброго здоровья, праздничного настроения, семейного благополучия и дальнейших успехов в решении поставленных задач!

Примите самые теплые и искренние поздравления с профессиональным праздником – Днем железнодорожника!

На протяжении более чем полутора веков профессия железнодорожника в России является одной из самых уважаемых и почетных, она справедливо считается одной из самых престижных и вместе с тем очень трудной и ответственной. Эта профессия требует от человека безупречного отношения к своим профессиональным обязанностям и особой надежности. В Волжско-Уральской транспортной компании работают люди, обладающие этими качествами. Выражаю вам, дорогие коллеги, искреннюю признательность за высокий профессионализм

Уважаемые сотрудники АО «ВолгаУралТранс»!



Поздравляю вас с профессиональным праздником – Днем железнодорожника!

Успешная реализация планов социально-экономического развития Самарской области, деятельность большинства предприятий во многом основаны на стабильной и эффективной работе железнодорожного транспорта.

Сегодня именно ваш труд имеет очень важное значение для нашего региона, а ваша профессия справедливо считается одной из самых престижных и уважаемых и вместе с тем очень трудной и ответственной. Она требует от человека безупречного отношения к своим профессиона-

льным обязанностям и особой надежности. В Волжско-Уральской транспортной компании работают люди, обладающие этими качествами, что позволяет вам успешно решать все стоящие перед вами задачи, обеспечивать четкую организацию работы.

Волжско-Уральская транспортная компания считается одной из лучших в системе межотраслевого промышленного железнодорожного транспорта.

Благодаря вашему добросовестному труду, высокому профессионализму, ответственному отношению к делу в отрасли происходят значительные перемены. Убежден, что и в дальнейшем, продолжая славные традиции, вы будете неуклонно наращивать объемы перевозок, повышать производительность труда, модернизировать подвижной состав.

От всей души желаю вам и вашим близким крепкого здоровья и семейного благополучия, счастья и праздничного настроения, удачи и уверенности в завтрашнем дне!

Президент Торгово-промышленной палаты Самарской области В. П. Фомичев

Дорогие коллеги! Сегодня – наш профессиональный праздник! Примите поздравления и пожелания крепкого здоровья, семейного счастья и благополучия, легкого и беспрепятственного движения вперед – к новым успехам! Мы всегда встречаем наш праздник позитивными итогами. За каждым успехом, за каждой цифрой достижений нашей компании – ответственность, профессионализм и

самоотверженный труд коллектива машинистов и путейцев, движенцев и логистов, бухгалтеров и программистов, водителей и снабженцев, юристов и строителей – всех профессий, составляющих монолит под названием «ВолгаУралТранс»!

Будьте счастливы в профессии и в жизни.

Совет директоров АО «ВолгаУралТранс»

Уважаемые железнодорожники, труженики АО «ВолгаУралТранс»!

В этот замечательный день примите искренние поздравления с Днем железнодорожника, с профессиональным праздником всех тех, кто посвятил свою жизнь стальным магистралям. Железнодорожный транспорт является основой транспортного комплекса российского государства. И железнодорожники по праву находятся на передовых позициях, обеспечивая жизнь и благополучие граждан, внося огромный вклад в укрепление экономического потенциала страны. Вы по праву можете гордиться богатой историей и славными традициями железнодорожной отрасли. Благодаря добросовестному труду поколений железнодорожников сохраняете и приумножаете имеющийся потенциал, модернизируете производство, повышаете производительность труда, реализуете новые планы и начинания. Ваш труд один из самых сложных и ответственных, всегда будет востребован экономикой и обществом. В ваш профессиональный праздник выражаю искреннюю благодарность за самоотверженный труд, преданность своему делу и профессиональному долгу. Желаю всем работникам компании счастья, здоровья, благополучия и новых достижений в работе. Надеюсь, что наше плодотворное сотрудничество продолжится на долгие годы.

Генеральный директор ООО «СМЦ»



А.С.Галкин

Уважаемые партнеры! Поздравляем всех сотрудников АО «ВолгаУралТранс» Оренбургского РТК с Днем железнодорожника!

Желаем профессиональных успехов и раз-

вития. Пусть все пути и стрелы будут в правильном направлении. Пусть горит зеленый свет любым начинаниям и желаниям. Здоровья вам, силы духа и тела, энергичности, целеустремленности, процветания, благополучия и всего самого лучшего!

ТОРГОВАЯ КОМПАНИЯ
СЮМИ





Самарский РТК



ИВАНОВ
Михаил Васильевич
дорожный мастер



ШОХИН
Дмитрий Сергеевич
составитель поездов



МОИСЕЕВ
Роман Николаевич
монтер пути



ПРОХОРОВ
Дмитрий Владимирович
машинист тепловоза



СОЛОМАХИНА
Светлана Витальевна
диспетчер маневровый

Самарская ПРБ



БАЕВ
Тенгиз Георгиевич
водитель автомобиля



НЕКРАСОВ
Игорь Владимирович
мастер по ремонту
подвижного состава



САЛЫНСКИХ
Евгений Николаевич
машинист тепловоза



ПУГАЧ
Андрей Анатольевич
составитель поездов



ВОРОБЬЕВ
Сергей Юрьевич
начальник смены

Пензенский РТК

Тольяттинский ПРК



ДУРОВ
Дмитрий Викторович
слесарь по ремонту
подвижного состава



МАРТЕШОВ
Виталий Владимирович
слесарь по ремонту
подвижного состава



ПОДАТНОВ
Василий Николаевич
слесарь по ремонту
подвижного состава



КИСЕЛЕВ
Олег Александрович
составитель поездов



ЖДАНКИН
Александр Александрович
машинист тепловоза

Мордовский РТК

Ульяновский РТК



БАКУЛИН
Владимир Анатольевич
монтер пути



ВОЕВОДИНА
Людмила Александровна
бухгалтер

Оренбургский РТК



ЛУКЬЯНОВА
Ольга Валерьевна
диспетчер маневровый



ДРОНЬ
Николай Геннадьевич
машинист тепловоза



ЛЕЗИН
Алексей Владимирович
главный энергетик

Дирекция

Диплом «Лучший по профессии»

Самарский региональный транспортный комплекс

Братков Роман Викторович – составитель поездов
Андреев Евгений Александрович – монтер пути

Самарская производственно-ремонтная база

Торчелевский Юрий Иосифович – водитель автомобиля
Машков Андрей Геннадьевич – слесарь по ремонту подвижного состава

Тольяттинский региональный транспортный комплекс

Сорокин Сергей Сергеевич – машинист тепловоза
Неклюдин Сергей Александрович – монтер пути

Тольяттинский производственно-ремонтный комплекс

Саблин Алексей Юрьевич – энергетик участка

Пензенский региональный транспортный комплекс

Глазунов Павел Михайлович – составитель поездов
Пикулин Евгений Николаевич – монтер пути

Мордовский региональный транспортный комплекс

Нестеркин Виктор Николаевич – машинист тепловоза

Ульяновский региональный транспортный комплекс

Манеев Илгиз Зайдуллович – монтер пути

Оренбургский региональный транспортный комплекс

Андреев Василий Юрьевич – монтер пути

Салаватский региональный транспортный комплекс

Филипов Анатолий Демьянович – машинист железнодорожно-строительных машин



Машинисты «в одно лицо»: такая непростая работа

Наш профессиональный праздник, День железнодорожника, очень популярен и по праву является заслуженным праздником. Ведь на сегодняшний день альтернативы железной дороге нет! И то, что мы работаем в такой востребованной отрасли, делает наш труд более ценным. Наверное, поэтому мы с удовольствием рассказываем о своих коллегах на страницах корпоративной газеты «Транспортник». Ведь в нашем коллективе Салаватского регионального транспортного комплекса работают профессионалы своего дела, влюбленные в свою профессию, о которых должны знать и в других комплексах.

В этой статье хотелось бы отметить машинистов тепловозов маневрового движения, машинистов, работающих «в одно лицо». Почему «в одно лицо»? Многие, наверное, догадались, что это работа без помощника. Дело в том, что в наше время машинисту работать без помощника очень сложно, по крайней мере, водить грузовые поезда. Помощник машиниста осматривает машинное отделение во время движения поезда, ведь машинист не может бросить управление и пойти посмотреть, как у него работает дизель-генераторная установка. Также в обязанности помощника входит осмотр состояния состава при остановке поезда на перегоне, в случае отказов технических средств и нестандартных ситуаций. Опять же, помощник следит за сигналами, дублирует их машинисту, следит за действиями машиниста, заполняет определенную документацию, производит часть возложенного на него технического обслуживания локомотива. Вот теперь и представьте, что такого помощника нет!

Работа машиниста вообще очень специфическая. Не всякий с ней смог бы справиться, да и не каждого возьмут в эту профессию. А если машинист работает «в одно лицо», то это говорит о его высоком профессионализме.

На территории депо, где мы встретились

с машинистами тепловоза маневрового движения, пятеро мужчин – наших героев. На нашу встречу пришли такими красивыми – все, как на подбор, высокие, статные, симпатичные и чем-то неуловимо похожие друг



на друга. Как выяснилось из беседы, все они работают машинистами «в одно лицо» на тепловозах, за которыми и ухаживают. Про свои тепловозы они говорят с огромной любовью и каким-то неподдельным восхищением! Рассказывают о том, как они за ними ухаживают, в том числе и красят их, и как у них все красиво в кабине локомотива, что даже я, выдавший виды, не выдержал и полез-таки на тепловоз. Увиденное производственное помещение очень впечатлило: чистота, уют, так сказать, по-домашнему.

«Четвертую часть жизни мы проводим тут,

на тепловозе, работая по 12 часов, по графику – день-ночь, 48 часов отдыха, – рассказал один из них, старший машинист Николай Геннадьевич Дронь, работающий в АО «Волга-УралТранс» с 1988 года. – Поэтому тепловоз

– это наш второй дом, а дом надо содержать в чистоте, благоустроить его и облагораживать, чтобы в нем было комфортно, красиво и удобно. Душою сливаешься со своим тепловозом».

«Свою технику надо знать и любить, – говорит 63-летний машинист Габдельбари Салимович Ташбулатов. – За годы она становится по-настоящему родной, начинаешь относиться к своему «железному коню» как к живому существу. Я работаю на тепловозе уже тридцать пять лет, а самой машине тоже около тридцати пяти. Привыкли друг к другу».

«Экспессы и форс-мажорные ситуации для нашей работы – это положение из ряда вон, нам это совсем не нужно. Мы должны вести работу четко по графику, выполняя все задания диспетчера маневрового. Тем не менее, за всем нужен глаз да глаз. Как говорится, исполняй, но смотри и проверяй», – уточнил машинист тепловоза Аксёнов Игорь Анатольевич.

«Машинист осуществляет движение. Сле-

довательно, он должен в пути думать за все железнодорожные службы, за всех, кто обеспечивает ему дорогу. Мыслить комплексно, а не односторонне. Если надо – и ошибки чужие исправлять (иногда мгновенно). Охватывать в себе весь процесс творимой дороги», – продолжает тему самый старший по возрасту машинист Анатолий Иванович Зенкин.

Самый молодой из пятерки машинистов – это Назаргулов Азамат Шакирович, однако стаж работы на Салаватском РТК у него уже 5 лет. Азамат легко вошел в дружный коллектив, поскольку трудолюбия ему не занимать. Начальник Салаватского регионального транспортного комплекса Геннадий Николаевич Дронь отметил: «Работа у машинистов «в одно лицо» – очень напряженная. Всю смену 12 часов нужно четко соблюдать регламент переговоров, очень внимательно следить за сигналами и положениями стрелочных переводов, быть сконцентрированным и вести тепловоз на небольшой скорости. Особая специфика работы – монотонность и работа в кабине тепловоза в течение 12 часов в одиночку, что тоже создает психологические сложности. Поэтому психологический отбор и медосмотр для этого вида деятельности намного строже, чем у других работников. Если говорить о наших машинистах, то хочется отметить, что все пятеро – это одна команда. Ответственные, отличные производственники, машинисты от первого до четвертого класса. Они все хорошие работники».

К сказанному вроде бы и нечего добавить. Стало лишь понятно, почему машинисты так похожи: потому что они – одна команда! И у каждого из них чувствуется особое чувство собственной значимости, ведь машинисты – это элита солидной компании!

*Машинист-инструктор
Салаватского РТК
Шитиков Ю. А.*

Человек труда

Человек труда – основа всех духовных и материальных ценностей, да и главным мерилом заслуг человека считается труд.



Сегодня уже не так часто можно услышать о семейных династиях. А вот во времена Советского Союза это было очень почетно. В СМИ говорилось о потомственных шахтерах, музыкантах, врачах. Существуют профессии, где преемственность поколений играет важную роль: помогает добиваться наилучших результатов, обеспечивает стабильность, надежность и благополучие. Связанные родственными узами работники стараются не уронить честь фамилии. Отсюда – трудолюбие, ответственность и добросовестность. К сожалению, в суеде реформ и всевозможных протестов о таком сильном по своей общественной сути понятии, как преемственность поколений, практически везде просто забыли. К счастью, в нашей компании еще остались такие семьи, и о них мы рассказываем в корпоративной газете. Сейчас пришло время узнать еще об одной из них – семье Сухорук из Оренбургского РТК.

Чаще бывает, что именно отец направляет жизнь сына на тот или иной профессиональный путь. Но в нашем случае на выбор профессии сына Василия влияние оказал не отец, а мама – Сухорук Валентина Алексеевна, в

должности техника околотка проработала она в ПЧ-21 Южно-Уральской железной дороги более 30 лет. Валентина Алексеевна – ветеран труда, почетный ветеран железной дороги. Именно она привела в 7 классе сына Василия на железную дорогу полоть траву. Известно, если дети не желают работать, во многом виноваты сами родители. Стремление к труду закладывается с раннего возраста, как только ребенок начинает ходить. По мере роста увеличивается и список домашних дел, а подростки уже могут и подрабатывать в каникулы. Главное – донести до ребенка мысль, что только трудом можно обеспечить себя всем необходимым. Именно это усвоил еще в детстве Василий. Потом, немного позже, окончив 11 классов, он уехал в село работать трактористом. Работал с удовольствием, однако Валентина Алексеевна, как-то поймав сына в городе, сказала: «В деревне, сынок, никто тебе не заведет трудовую книжку, а надо думать о будущем, давай-ка приходи к нам на железную дорогу и начинай свою трудовую деятельность». К мнению матери сын всегда прислушивался и в 1991 году устроился монтером пути 1 разряда на железную дорогу, в то же ПЧ-21. Потом была армия, после нее Василий возвращается на прежнее место работы, но теперь уже осознанно получает диплом железнодорожного техникума. Работа нравится молодому человеку, он быстро растет в профессиональном плане.

Каждого из нас судьба ведет своими тропами, вот и Василия в 2007 году судьба привела в Волжско-Уральскую транспортную компанию. Абрашкин Виктор Андреевич, тогдашний руководитель Оренбургского РТК, взял его на комплекс монтером пути с исполнением обязанностей бригадира. Мама Валентина Алексеевна была рада за сына, но большая радость к ней пришла, когда и младшая дочь Ольга стала работать маневровым диспетчером на комплексе. Причем Ольга пришла на

конкурсной основе, в числе трех кандидатов на должность диспетчера. Тогда еще никто не знал в компании, что Василий ее брат, и, пройдя собеседование, Оля была принята. Ольга Валерьевна за время работы на Оренбургском РТК проявила себя ответственным, грамотным специалистом. Своей работой Ольга никогда не подвела брата и маму, и тому подтверждение благодарность генерального директора (2016 г.), а потом и занесение на Доску почета (2019 г.).

Свободное от работы время Ольга Валерьевна посвящает своей семье: у нее два сына, старший, Александр, пошел по стопам мамы, бабушки и дяди, окончив Оренбургский железнодорожный техникум по специальности «инженер-путеец», работает монтером пути на Оренбургском РТК. Сейчас Александр получает высшее образование. За короткое время Саша зарекомендовал себя только с положительной стороны, помимо основной работы, монтера пути, осваивает вторую профессию – составителя поездов; ремонт инструмента – бензопил, триммеров – тоже в его руках. Совсем недавно, в июле, Саша женился. От души поздравляем его и его избранницу с образованием новой семьи.

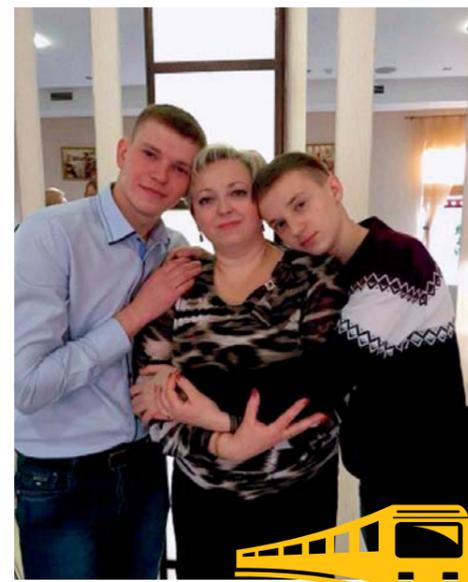
А Василий Валерьевич в 2009 году стал начальником комплекса, быстро пробежав по карьерной лестнице от монтера пути до руководителя. Вот уже 11 лет руководит он небольшим, но дружным коллективом. Поначалу трудновато было, как признается сам Сухорук В. В.: «Учился находить общий язык с подчиненными, но потом все наладилось. Потихоньку набирался опыта управления коллективом». Сейчас у него хорошие деловые отношения с каждым работником, коллектив любит и уважает своего достаточно скромного, но справедливого и добродушного начальника. Труд Василия Валерьевича оценен и генеральным директором АО «Волга-Урал-Транс» Третьяковым Г. М., имеются благодар-

ность и почетная грамота. А редкие свободные минуты Василий Валерьевич посвящает своей семье и любимому хобби – рыбалке и охоте.

Как видим, четверо из семьи посвятили свою трудовую деятельность железной дороге, а как оказалось, и отец Василия и Ольги, Валерий Иванович, тоже был связан с ней: в кризисные 90-е годы он работал монтером пути. А прадедушка, Строчков Алексей Егорович, во время войны служил в железнодорожных войсках в городе Днепрпетровске, охраняя железнодорожный мост.

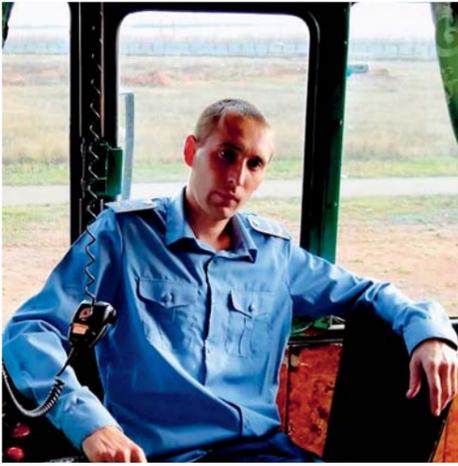
Вот теперь и подумайте, как так оказалось, что семья Сухорук так часто и в разных поколениях пересекается с железной дорогой? И, подходит ли к ней слово греческого происхождения – династия? Наверное, подходит, и в полной мере.

*Маневровый диспетчер Оренбургского РТК
Ширнина А. А.*





Мой выбор – профессия железнодорожника



«Только тогда профессия по душе, когда у человека есть интерес к тому делу, которое он делает, когда он влюблен в свою работу, – только тогда он может черпать радость в своем труде».

Н. К. Крупская

Быть машинистом железнодорожного транспорта – это серьезная профессия и серьезное испытание. В доли секунды машинист должен принимать сложнейшие решения. И это не только безаварийная работа, но и расчеты по выбору рационального режима ведения поезда, и время, потраченное на образцовое содержание локомотива, и грамотное взаимодействие с составителем поездов и маневровым диспетчером. Да мало ли еще нюансов в такой сложной и ответственной работе. Нашему Оренбургскому комплексу снова повезло, в августе 2018 года в коллектив пришел машинист тепловоза Васильев Алексей Иванович,

потомственный железнодорожник и человек, влюбленный в свою профессию.

Алексей родился 26.08.1982 г. в городе Оренбурге, в простой, дружной и любящей семье. Мама, Полина Александровна, отработала 38 лет в ЭЧ-6 лаборантом по химическому анализу трансформаторного масла. Она ветеран труда Оренбургской области. Папа, Иван Николаевич, учился в ПТУ № 16 города Оренбурга по профессии «помощник машиниста локомотива». После армии Иван Николаевич пришел работать в локомотивное депо станции Оренбург помощником машиниста тепловоза, а в 1978-м его перевели на должность бригадира слесарей подвижного состава цеха ТР-3. Стаж работы Ивана Николаевича в локомотивном депо составил 40 лет. Неоднократно он был награжден ценными подарками и денежными премиями. В 2001 году Иван Николаевич получил правительственную награду – медаль «100 лет Транссибирской магистрали». Является ветераном труда РФ.

Все мы родом из детства. И профессии наших родителей, наверное, играют немалую роль в выборе будущей профессии. С самого раннего возраста отец прививал маленькому Алексею любовь к железной дороге, к тепловозам, к технике. А какой мальчишка, глядя с восхищением на этих людей в форме, сам не мечтал оказаться в кабине электровоза или тепловоза? Именно в детстве зародилась у Алексея заветная мечта стать машинистом. По примеру своего отца Алексей после школы поступает в ПУ № 16 по специальности «помощник машиниста локомотива», а с 2000 по 2003 уже учится в Оренбургском техникуме железнодорожного транспорта по специаль-

ности «техник локомотивной службы». Дипломированным специалистом в 2003 году Алексей поступает на работу помощником машиниста в локомотивное депо станции Оренбург, а с мая 2007 г. он уже работает в АО «Южно-Уральская промышленная компания» помощником машиниста с исполнением обязанностей составителя поездов. Работа очень нравилась молодому Алексею, но хотелось чего-то большего, хотелось исполнения своей детской мечты. И потом, какой помощник машиниста не хотел бы стать машинистом? Увлечись работой, с детства влюбленный в тепловозы, и пройдя дополнительное профессиональное обучение, с апреля 2011 года Алексей водит тепловозы самостоятельно. И все было бы хорошо, но организация, где работал наш герой, в июне 2018 года становится банкротом. Но, как говорится, нет худа без добра.

Уже в августе 2018 г. Васильев Алексей приходит в Волжско-Уральскую транспортную компанию машинистом на Оренбургский РТК и за короткий период времени, несмотря на свой молодой возраст, зарекомендовывает себя грамотным специалистом, профессионалом своего дела. Алексей проявил себя как ответственный, исполнительный, трудолюбивый, отзывчивый, добродушный, коммуникабельный человек, прекрасно знающий специфику своей работы. Преданность профессии обязательно приносит свои плоды, вот и в сентябре 2019 года молодой машинист был назначен на должность старшего машиниста тепловоза.

– Моим излюбленным занятием было наблюдать за этими мчащимися на всех парах

стальными гигантами, такими длинными, мощными и невозмутимо ускользящими вдаль. Это зрелище завораживало. И в моей голове возникали одни вопросы: откуда он едет, зачем, куда, что везет? Я так мечтал хоть на минуточку оказаться у руля этой огромной машины.

В сердце каждого человека заложена сила, помогающая получить желаемое. Она не даст покоя, пока ты не дойдешь до той самой точки, к которой стремились. Все возможно при одном условии: по-настоящему хотеть того, к чему идешь. У Алексея это получилось, он получил то, о чем мечтал в детстве. Любимая профессия приносит массу положительных эмоций, а руки ежедневно уверенно лежат на контроллере и управляют локомотивом, а точнее – свершившейся детской мечтой.

У Алексея дружная семья: супруга Анастасия и сын Степан. Анастасия тоже училась в железнодорожном техникуме и сейчас работает в структурном подразделении Оренбургский ИПС филиала СамГУПС в должности заведующей заочным отделением и преподавателем «экономики и спецдисциплин». Сын Степан пока еще школьник, ему 13 лет, но о выборе профессии юноша задумывается уже сейчас.

По стальным магистралям проносятся поезда, доставляя людей и грузы. А ведут эти локомотивы особенные люди – машинисты.

С праздником вас, уважаемые машинисты и все коллеги, работающие в Волжско-Уральской транспортной компании!

Материал подготовлен при участии диспетчера маневрового Оренбургского РТК Лукьяновой О. В.

Любая работа в какой-то мере – творчество!

Мы благодарны нашей корпоративной газете и, наверное, скорее редакционной коллегии, что в канун праздника, Дня железнодорожника, мы знакомимся со своими коллегами из разных комплексов. Читая колонку «Компания в лицах», мы узнаем об их трудовом пути, их жизни. И еще всегда интересно для читателя и любого коллектива то, чем увлечен тот, кто работает с тобой рядом, будь то диспетчер, инженер или машинист тепловоза.

Сегодня мы хотим рассказать о нашей коллеге, о молодой красивой женщине – Дарье Кудрявцевой, маневровом диспетчере Самарского регионального транспортного комплекса, которая поражает членов своего коллектива своими творческими работами, а теперь творчеством этого человека мы хотели бы поделиться с читателями.

Как писал Федор Достоевский: «Творчество... есть цельное, органическое свойство человеческой природы... Оно есть необходимая принадлежность человеческого духа. Оно так же законно в человеке, пожалуй, как две руки, как две ноги, как желудок. Оно неотделимо от человека и составляет с ним целое». Любая работа, которую выполняет человек, в какой-то мере считается творчеством, а вот вышивка и вязание – это творчество особое. И если на первый взгляд кому-то это покажется простым делом, они глубоко ошибаются. Не каждому человеку открывается это чудо-творение, это волшебство, которое делается своими руками. Когда из ничего рождается прекрасное – это всегда здорово! А создают прекрасное всегда руки человека, руки Мастера. Те, что занимаются творчеством и живут в этом мире, не удивляются превращениям, которые происходят у них в руках. Порой просто приходишь в восторг от увиденного. Многие согласятся, что творчество и чудеса, которые получаются, – это огромный труд. Это большой путь, это огромная затрата сил и времени. Эти вещи поистине бесценны. Ведь каждая вещь имеет часть души Мастера, таинство ее рождения и огромную любовь, которую каждый Мастер вкладывает в свое творчество. А это не имеет цены.

Замечательно, что такой Мастер есть и среди наших коллег.

– Крючком меня научила вязать крестная. Мне было тогда лет 8. Конечно, меня это не увлекло в том возрасте. Когда ушла в декрет, вспомнила, что умею, и стала вязать для сына, потом и для себя, иногда и на заказ. Когда получались красивые вещи, на душе становилось радостно, вырастали крылья, мир вокруг становился радужнее. Вышивкой крестом увлеклась в 2011 году.

И до сих пор эти два занятия мне очень интересны. Для меня это своеобразный релакс.

К увлечениям Даши мы еще вернемся, а вот как героиня попала на железную дорогу, хотелось бы узнать поподробнее.

– В школе я училась хорошо, какой-то отдельный предмет выделить не могу. Скорее роль играл коллектив, не хотелось от них отставать. Класс был очень сильный! С 7 по 10 класс училась в школе ОАО «РЖД» с физико-математическим уклоном. Наверное, это и повлияло на выбор профессии, плюс папа и бабушка у меня были железнодорожниками. Я не стала нарушать семейную традицию и в 2009 году поступила в железнодорожный техникум, так как высшее железнодорожное образование было не по карману. В 2011 году меня отчислили по тем же финан-

совым причинам, и я пришла в Волжско-Уральскую транспортную компанию, на тот момент мне было 19 лет.

Как только начала зарабатывать, восстановилась в техникуме на заочном и окончила в 2014 году. Начавшаяся трудовая деятельность в компании сильно закалила меня, здесь мне дали базу, фундамент. Владимир Михайлович Лобанов всегда говорил: «Железная дорога – военная дисциплина», – это усвоилось в первую очередь! Очень приятно с ним было работать, строгий, но справедливый руководитель: и поругает, и похвалит – все по делу. Но самым значимым моим наставником и учителем в профессии стала Бузыцкова Софья Евгеньевна! И плакали, и ругались, и смеялись! Но именно она вложила в меня максимум знаний, практики, приучила с первого раза делать все на отлично. По сей день она меня вдохновляет! Это человек с неиссякаемой энергией и отличным чувством юмора! Так сложилось, что в 2018 году я ушла по семейным обстоятельствам, но через год на предложение Кирсанова Михаила Владимировича вернуться, не задумываясь, согласилась! Этот год вне компании дал мне огромный опыт, понимание, что сейчас далеко не каждый работодатель готов создать такие достойные условия для сотруд-

ников, как в Волжско-Уральской транспортной компании: это и заработная плата, и четкое соблюдение Трудового кодекса РФ, и состояние производственных помещений, организация коллективных мероприятий и многое другое. В 2019 году пришла я на должность маневрового диспетчера маневрового района Ново-Алексеевский. Было страшно! С ведением коммерческой документации было все понятно, но здесь движение, маневровая работа, безопасность! Здесь моим наставником стала локомотивно-составительская бригада – машинист Бычков Андрей Анатольевич и составитель Щербанов Александр Геннадьевич. Эти два человека вкладывали в меня как в собственного ребенка! Ругали тоже как родные! В свою профессию я безмерно влюблена! Это движение, продумывание на несколько шагов вперед с учетом временных рамок и возможных форс-мажоров. Появляется даже какой-то азарт: «Хм, а справимся ли мы с этой задачей? А мы справимся! И это единственный вариант!»

А что касается хобби... Моя мама – творческий человек, она очень красиво рисует, и творческое начало мне, наверное, дала именно она. Но в декрете под руку попался крючок. Вышивкой крестом в моей семье занималась прабабушка в молодости, она целые ковры вышивала крестом, но об этом я узнала, когда сама начала вышивать. Вышивать начала случайно, нужно было преподнести оригинальный подарок, и я вышила картину, картину подарила, а хобби осталось. Как-то так.

Сыну Дарьи Всеволоду 5 лет. Ему нравятся работы мамы, но в силу того, что он маленький и мальчик, он не особо интересуется, и тут нечего сказать. Но зато Всеволод с удовольствием носит вещи, связанные маминими руками.

Сам он очень активный, любит рисовать, как бабушка, строить, играть в машинки, как и все мальчишки. И кто знает, может быть, через пару десятков лет и он расскажет нам о своем увлечении живописью или еще чем? Гены еще никто не отменял!

Материал подготовлен при участии техника Самарского РТК Химач Е. И. и оператора по обработке перевозочных документов Прокопович О. В.





Надо жить и работать



В Российской империи существовала профессия «шофёр». Так называли людей, которые приводили в движение самодвижущийся экипаж. Перед этим требовалось выполнить множество операций: по возможности установить устройство горизонтально, соединить глушитель и выпускную трубу, залить бензин, обеспечить его подачу, слить излишек, пять раз покрутить ручку стартера, снизить давление в цилиндре, отрегулировать подачу топлива. Если после этих манипуляций двигатель не заводился, то шофёру приходилось сливать топливо и начинать все заново. Управление авто требовало немалых физических усилий, потому что руль и педали двигались с трудом. Но это было очень давно, сегодня водителям для управления автомобилем совсем не нужно прикладывать много физической силы, а управлять современными автомобилями просто одно удовольствие. В современном мире профессия водителя очень востребована. Профессионалы требуются практически везде: общественный транспорт, медицина, строительство, грузоперевозки, торговля и прочее. Если люди получают удовольствие от вождения, именно им подходит работа водителем. Других же могут отпугнуть минусы профессии. Водителю приходится проводить много времени, сидя в одной позе, что приводит к профессиональным заболеваниям. Условия работы бывают сложными: туман, гололед, ливень, снегопад, зной, плохие или опасные дороги. Нередко в пути требуется самостоятельно отремонтировать авто в экстремальных условиях.

Сергей Федорович Кузьмин, водитель Тольяттинского ПРК, не из робкого десятка, поэтому трудности по жизни его никогда не пугали. В юности окончив Тольяттинское училище

№ 44, он получил специальность «сборщик трансформаторов» и должен был работать на электротехническом заводе. Но служба в армии резко поменяла цели человека, вернувшись из Вооруженных Сил, Сергей, как он говорит, «ни за какие деньги не захотел возвращаться на завод». Рано потеряв отца (их трое осталось у мамы), он начал думать о том, как прокормить себя и помочь маме. Уже тогда молодой Сергей понял, что никто ничего ему в клowe не принесет. Молодой человек начал себя искать, но искать с желанием заработать денег. После армии он принимает решение уехать на север на заработки, потом были Братск, другие города. Однажды судьба привела его в профессию водителя-дальбойщика. На КамАЗе он объехал всю страну, все республики, существовавшие в те времена. Нравилась очень работа Сергею.

— И в Грузии был, и красоты Абхазии посмотрел, и многие другие красивейшие места бывшего СССР посмотрел. Если бы все не развалилось, то так бы и остался водителем-дальбойщиком, но время диктует свои условия.

Помогая маме, Сергей незаметно женился и стал строить свою семью. Нужно было устраивать быт, покупать квартиру, машину, обзаводиться хозяйством. Хорошо, что для него работа не только приносила деньги, но и давала позитивные эмоции, приносила удовлетворение от поездок, созерцание красот природы — это всегда здорово! Давно известно, что не только природа, но и все красивое успокаивает и вдохновляет нас. У красивого нет определения, потому что его атрибуты — цвет, пропорции, размеры — сидят в нашей голове и для каждого человека они свои. Мы

нуждаемся в красоте — находим в ней успокоение, вдохновение и силы, а это немаловажно в жизни любого человека. А природу мы любим еще и потому, что 100 000 поколений развивали чувство прекрасного и укореняли его в нашем мозге.

Так пролетело много лет, в 2003 году Сергей Федорович приходит в Волжско-Уральскую транспортную компанию на Тольяттинский ПРК водителем. И почти 17 лет работает здесь на автобусе. Кажется, что профессия водителя не такая уж и сложная и им может работать любой человек, а на самом деле водитель — это профессия для ответственных и устойчивых к стрессу людей. Ее представитель должен обладать отличной реакцией, быть готовым к любым неожиданностям, ему потребуется способность сохранять концентрацию внимания в течение длительного времени, не теряя ее при монотонной работе, не помешают и коммуникабельность с эмоциональной стабильностью. Для шофера важны хорошая визуальная память, умение ориентироваться на местности, быстрота принятия решений. А главное то, что водитель отвечает за жизни своих пассажиров.

В народе всегда бывало мнение, что хорошо работает тот человек, кто любит дело, которым занимается. Любовь к профессии открывает человека. Если любишь свое дело, значит, профессия избрана тобой правильно. А это не так просто — верно определить свое место в жизни. Сергей Федорович справился с этой задачей. Хотя вначале и получил совсем другую специальность. Счастливой перспективной молодежи открыты все дороги — одна другой заманчивее. Выбор профессии — результат жизненных наблюдений, первый серьезный практический шаг в трудовой деятельности человека. Только ту профессию можно любить, которую хорошо изучил. Просто обывателю, наверное, кажется: что тут изучать — в этой профессии? А нет, настоящий водитель многое знает и умеет. Профессия водителя подразумевает работу не только в салоне автомобиля, но и в гараже. Перед выездом необходимо проверить исправность автотранспортного средства, наличие масла и бензина.

Через много лет работы Сергей Федорович свою работу по-прежнему любит, продолжает совершенствовать свои навыки вождения, изучает устройство вверенной ему техники. Он очень давно влюбился в технику, и не важно, своя машина или рабочая, он относится одинаково хорошо и к той, и к другой, ремонтируя, следя за внешним видом. Он по-доброму отзывается о коллективе коллег — водителей Тольяттинского ПРК.

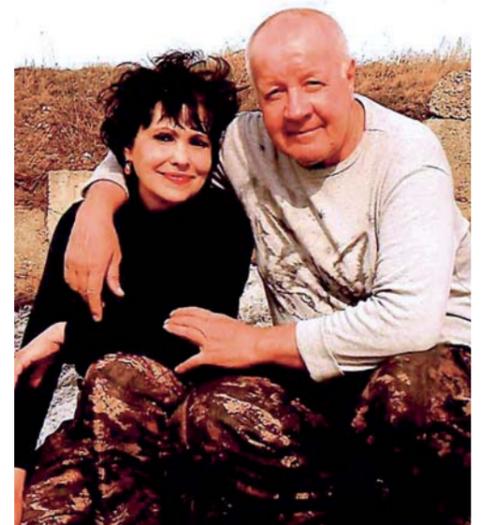
— Коллектив у нас очень хороший. Раньше нас было 16 человек, а сейчас 5, но все же сохранилась та взаимовыручка, понимание ситуаций друг друга, а это важно. Обычно, чем больше коллектив кичится тем, что он дружный, тем меньше это имеет общего с реальностью. По-настоящему дружный коллектив не выпячивает хорошие межличностные отношения, а воспринимает их как должное. А вот если заявления из разряда «какой мы дружный коллектив» и «как мы любим друг друга» делаются часто, причем явно на публику, то это как раз повод заподозрить, что в коллективе на самом деле что-то неладно. Подобная игра на публику часто скрывает интриги и трения. А с этими вещами столько хорошей энергии можно потерять на работе, что и не останется для дома и для семьи той самой энергетике. Мы с женой живем дружно и очень любим вылазки в выходные дни на природу, будь то рыбалка, грибы, просто походы в лес. Природа дает нам так много сил, ощущения наполненности и, конечно, здоровья!

Совсем недавно, 27 июля, Сергей Федорович отметил свой 60-летний юбилей. И на вопрос о мечте он как-то не совсем удачно пошутил, а потом вдруг встрепенулся и сказал: «Надо жить и работать, пенсию же нам отсрочили, и все будет хорошо!»

От души поздравляем юбиляра и желаем ему крепкого здоровья, уверенности в завтрашнем дне и благополучия ему и его семье!

Материал подготовлен при участии начальника цеха по ремонту подвижного состава

Ереминой Н. Н.



Вести из регионов

Полевая кухня



Уже несколько лет мы принимаем участие в параде, посвященном Победе в Великой Отечественной войне, 9 мая с военно-патриотическим клубом «Они сражались за Родину». Впервые Александр Анатольевич предложил нам присоединиться к их клубу в 2015 году. Также, помимо выступления на параде 9 мая, мы участвовали в мероприятии, проходившем в Крутых Ключах 12 мая 2018 года, где были выставлены техника и оружие времен Великой Отечественной войны и каждый желающий мог подойти, посмотреть и сделать памятное фото.

Немного истории. Клуб памяти и военно-патриотического воспитания молодежи «Они сражались за Родину» был основан 7 декабря 2010 года. Идейным вдохновителем и основателем стал майор запаса, почетный адвокат России Паулов Александр Анатольевич. Основная задача клуба — военно-патриотическое воспитание молодежи, восстановление



автомобильной военной техники, связанной с историей России и Второй мировой войной, а так же популяризация увлечения военной историей и недопущение искажения событий тех лет.

Одной из фишек Парада, посвященного 75-летию Победы, который состоялся 24 июня 2020 года, стала полевая кухня, изготовленная в 1939 году и прошедшая всю войну. Девочкам выпала возможность стать поварятами и проехать на заболтованной восстановленной в этом году полевой кухне, которая теперь тоже служит людям.

Мы безумно рады, что у нас есть возможность стать частью исторически знаменательного события.

Добровольская Ю. М.





Ульяновский РТК. Жизнь в условиях «пандемии»



Мне казалось, что за свои 34 года работы на нашем предприятии я много чего повидала в этой жизни, — оказалось, нет. Начавшийся 2020 год многих из нас ввел в ступор. 13 марта губернатором Ульяновской области был объявлен режим «повышенной готовности». Что это такое, как себя вести? А самое главное — как выполнить ту работу по перевалке щебня, которую мы так хотели заполучить, штудировав все результаты тендеров, проводимых в Ульяновске, ведя переговоры с потенциальными клиентами? Проводя ценовую политику «Больше объем — ниже цена», мы привлекли ряд клиентов на наши повышенные пути. Это все делалось не за один день, шла планомерная, кропотливая работа коллектива. Большую роль в получении данных объемов сыграла настойчивая работа логиста Титовой Елены Викторовны. Она разыскивала информацию об участниках тендеров, готовила встречи (по удаленке). Да! В новых условиях жизни

появились и новые условия работы. Пошли первые вагоны со щебнем! Их по «удаленке» никак не выгрузить. Нужно было создавать условия в новых реалиях сотрудникам комплекса. А сколько было сомнений! Как идти на работу? Какую форму справки выдать работникам? Начали поступать звонки: «Что делать, если остановят и спросят: «Почему нарушили режим самоизоляции?» Я просила всех звонить мне лично и обещала разрешить создавшуюся ситуацию. В этот же день вместе с бухгалтером Воеводиной Л. А. сами сделали форму справки и начали выдавать в первую очередь сменным работникам и тем, кто связан с выгрузкой вагонов. Это уже позже пришло понимание, что мы попадаем под перечень предприятий с непрерывным циклом работы. Появились новые сложности! Как организовать работу так, чтобы были соблюдены санитарно-эпидемиологические нормы? Где взять средства дезинфекции, которые требуются в больших объемах, маски, перчатки — они пропали из продажи? Как обеспечить работников самым необходимым? Все решаемо. Сначала изыскивали возможность найти и приобрести на местах всё, потом из Самары начали поступать необходимые средства: термометры, маски, перчатки, средства дезинфекции.

Издав распоряжение, назначила ответственного за измерение температуры у работников с фиксацией в журнале Каримова Ф. А. Температура нормальная, самочувствие хорошее — можно приступать к работе!

Ограничили доступ клиентов на территорию предприятия — все документы через электронные средства связи. Обеспечили дезинфицирующими средствами рабочие места, составили график посещения комнаты приема пищи в обеденный перерыв.

Маски и перчатки стали нашим главным аксессуаром одежды.

Вообще, человек привыкает ко всему. Вот и мы учимся жить в условиях так называемой «повышенной готовности». Пандемия пандемией, а жизнь продолжается! Поэтому цветы, выращенные из рассады Самоиловой Мариной Алексеевной, уже цветут и радуют глаз, поднимают настроение всему коллективу Ульяновского РТК. Неизвестно, сколько продлится пандемия и все то, что с ней связано. Но мир уже никогда не будет прежним. Рано или поздно коронавирус изменит привычки каждого из нас, и, похоже, к старым мы не вернемся. Так почему бы не начать сегодня? Но задача каждого из нас немаловажна! Нужно продержаться, не сдать и победить эту эпидемию всем вместе! Сейчас важно оставаться в психологическом равновесии насколько это возможно, выполнять рекомендации по соблюдению санитарно-гигиенических норм. Их мы знаем. Поддерживать друг друга, находить повод для шутки и смеха, петь, чаще обнимать друг друга и главное — оставаться людьми!



Коллектив, в котором мы работаем, — неотъемлемая часть нашей жизни. Ведь трудовой коллектив — это те люди, рядом с которыми мы проводим большую часть времени. Это вторая семья, второй дом. Мы сопереживаем друг другу, ошущая проблемы каждого как свои. Наш коллектив работает эффективно, и пусть нам завидуют конкуренты — сплоченный коллектив невозможно победить даже в условиях пандемии.

В преддверии нашего профессионального праздника хочу пожелать всем здоровья, здоровья, здоровья — и тогда нам никакой коронавирус не страшен! Мы справимся!

Начальник Ульяновского РТК
Орлова А. А.



Ребята из Пензы



15 марта 1878 года волжский пароходный машинист-самоучка Федор Блинов обратился в Департамент торговли с ходатайством о выдаче ему патента «на особое устройство вагон с бесконечными рельсами для перевозки грузов по шоссе и проселочным дорогам». Патент был выдан Ф. Блинову 20 сентября 1879 года, и в конце 1880 года его гусеничный «вагон» уже проходил испытания. Но пока это еще не был трактор. Блинов испытывал лишь гусеничный ход. А сколько таких изобретателей было и есть в России!

Как оказалось, в нашей Волжско-Уральской транспортной компании трудятся люди, которые умеют творчески относиться к своему труду. Одни ребята из Пензы чего стоят! Их золотые руки изготовили целый ряд стенов и другого оборудования, необходимого для проведения определенных испытаний, предусмотренных в технологии ремонта локомотивов.

Надежность и срок службы тепловоза зависят от многих факторов. Сюда можно

отнести совершенство самой конструкции, условия эксплуатации, соблюдение технологии производства и, конечно же, своевременное обслуживание локомотива и его ремонт. Если не следить за состоянием локомотива, то даже самый высококлассный экземпляр очень быстро придет в негодность. Почему так происходит? Все потому, что в процессе эксплуатации тепловоз подвергается как внешним, так и внутренним воздействиям, которые постепенно изнашивают его и медленно, но верно, приводят в негодность.

Необходимо проводить ремонт (обслуживание) на регулярной основе. Даже если кажется, что все в порядке и ремонт не требуется, не стоит пренебрегать регулярным осмотром. Это поможет не только сократить расходы, связанные с более серьезным ремонтом, но и избежать неприятных ситуаций.

— Возникшая острая необходимость в технологическом оборудовании и оснастке депо для выполнения рекомендаций и требований при проведении технического обслуживания

и текущего ремонта тепловозов с целью снижения расходов на ремонт и обслуживание натолкнула меня на мысль создания стенов, — рассказывает начальник депо Пензенского РТК Петров Виталий Анатольевич.

Автотормозное отделение (стенд для проверки тормозных приборов, обдувочная камера, стенд для проверки рукавов, верстак, стеллажи).

— Первой ласточкой было изготовление оборудования для промывки секций охлаждения «гидроударом» и проверки на истечение и опрессовки. Спустя некоторое время дополнили этот стенд оборудованием для промывки секций химическими растворами. Потом были изготовлены кузова-самосвалы на дрезины для отсыпки щебня при одиночной замене шпал на ж/д путях.

В 2017 году перед коллективом депо Павлом Николаевичем Добровольским была поставлена задача по развитию депохозяйства и качества ремонта. В штат пришли новые специалисты и единомышленники: инженер-технолог Павлушина И. Г., мастер по ремонту ПС Гугин О. В., слесари по ремонту ПС Глыбин Д. В., Фуражков М. Ю. и Илюшин С. Е., который был переведен из машинистов в машинисты-инструкторы. Исходя из специализации и возможностей этих специалистов, было принято решение о создании специализированных рабочих мест, это можно назвать второй волной в рационализации на комплексе, за основу была взята система качества 5С. Были запущены автотормозное и электроаппаратное отделения, изготовлены стенд для проверки автотормозного оборудования, стенд для испытания концевых и соединительных рукавов, обдувочная камера, стенд для проверки контрольно-измерительных приборов, блокировочных клапанов и электропневматических вентилялей, верстаки, стеллажи для готовой и неисправной продукции и инструмента, стеллаж для хранения метизной продукции, стенд для опрессовки ци-

линдровых крышек и комплектов дизеля Д49.

Дефицит технологических площадей натолкнул на мысль об освоении здания бывшего склада под заготовительный цех. Засучив рукава, взялись за дело. В 2018–2019 годах своими силами здание было отремонтировано, произведена газификация и строительство котельной, проведены коммуникации, смонтированы моечная камера, вытяжная вентиляция, приобретены мойщик агрегат и компрессор, система для обеспечения сжатым воздухом депо и заготовительного цеха.

С начала 2020 года в депо было запущено отделение для подготовки охлаждающей жидкости водоподготовки для экипировки тепловозов, в заготовительном цехе введено в эксплуатацию секционное отделение, для этого было вновь изготовлено оборудование и модернизирован процесс с учетом прошлых ошибок и наработок. Коллектив депо не стоит на месте, и с каждым новым изобретением появляются новые идеи. Так, в планах создание фильтрального отделения и электросварочного участка в заготовительном цехе, создание рабочего места по ремонту вспомогательного оборудования, имеется необходимость в тельфере.

Время летит быстро, наша команда с нетерпением ждет выхода из декретного отпуска инженера-технолога Мешковой Ирины, много работы для Ирины по созданию технологических карт. А мы продолжим работать, выполнять поставленные перед коллективом задачи, потихоньку изобретать, хотя изобретателями нас назвать, наверное, слишком громко. Хотя кто его знает, а может, и мы до Блинова дорастем, и не только до него.

Поздравляем коллектив Волжско-Уральской транспортной компании с праздником, желаем всем здоровья и успехов в труде.

Материал подготовлен при участии
начальника депо Пензенского РТК
Петрова В. А.





Контейнерные перевозки: куда двигаться дальше?

Железнодорожный транспорт всегда занимал особое место в жизни нашей страны. Его стабильная работа, безопасная и своевременная доставка грузов являются необходимым условием для нормальной жизнедеятельности общества.

Сегодня перед работниками нашей компании стоят масштабные задачи – в условиях спада экономики требуется постоянно изыскивать новые статьи доходов для того, чтобы сохранить достойный уровень зарплаты и содержать инфраструктуру предприятия в хорошем состоянии.

Например, когда объем перевозок сократился, коллектив Тольяттинского РТК научился использовать неиспользуемые ж/д пути – мы стали брать в отстой вагоны, что позволило заместить потерянные доходы от основного вида деятельности – подачи и уборки вагонов. В 2020 году удалось увеличить количество вагонов в отстой с 2500 штук до 3100 за счет заключенных договоров с другими собственниками ж/д путей. Своевременно принятое решение о строительстве двух повышенных путей в маневровых районах Химическом и Автозаводском позволило не только удерживать поступление доходов на уровне прошлых лет, но и увеличить их, а также успешно освоить новую услугу по перевалке и реализации инертных грузов.

Но на этом останавливаться нельзя, наша страна все больше интегрируется в мировую экономику, соответственно, и все отрасли вынуждены идти в ногу со временем. Так же и железная дорога, на которой перевозки грузов в контейнерах по некоторым видам погруженных товаров вышли на лидирующие позиции. Особое внимание руководство нашей компании уделяет и этому виду деятельности – в данный момент согласовывается приобретение контейнерной площадки в городе Тольятти, что поспособствует новому толчку

в развитии деятельности и оказании новых услуг для предприятий города. А в том, что мы обязательно справимся, мы не сомневаемся. Для этого у нас есть все необходимое: бесценный опыт, знания, профессионализм, ответственность и навыки.

Немного истории. Вы когда-нибудь задумывались, что у нас бананы-то не растут? И почти половина всех продуктов проплыли полмира, чтобы попасть к нам в рот. Манго из Бразилии, бананы из Эквадора, груши из Аргентины, кокос из Таиланда, виски из Ирландии. Все супермаркеты мира, типа Walmart, Tesco, продают товары, привезенные из других частей света. При этом цены примерно одинаковые. То есть груши из Аргентины в России и груши из Аргентины в Ирландии будут стоить одинаково. Это называется глобализация. Но так было не всегда.

60 лет назад ничего такого не было. Решающим событием в глобализации можно считать одно гениальное изобретение. Ровно 60 лет назад произошла незаметная для всех революция, о которой вы даже не слышали. Из самого крупного порта Ирландии доставляют товары во все точки мира. Но еще совсем недавно, в первой половине 20 века, доставка по миру была проблемой. Товары грузились в мешки, ящики и бочки. Все это вручную перекладывалось, перекатывалось и поднималось на грузовое судно. Медленно, дорого и опасно для груза. Его легко было повредить или украсть. Но большей проблемой было то, что суда находились в море только половину времени, а остальную половину они стояли в порту и не приносили денег. Это еще одна из главных причин, почему все заморское стоило гораздо дороже.

Но все изменил один человек в 1956 году. Благодаря ему у нас есть теперь телефоны, power-bank, свежие овощи и фрукты. Продукты и напитки со всех точек мира. А пона-

добилось одно простое изобретение, которое изменило мир.

Итак, представьте – тридцатые годы, подходит к концу Великая депрессия. Малком Маклин, водитель грузовика, сутки ждет своей очереди в порту, наблюдая за работой грузчиков. И ему в голову приходит простая мысль: «Что, если грузовик поднять на судно целиком, не разгружая отдельные ящики?» Только трейлер с грузом без кабины и колес. И не один, а десятки, сотни трейлеров. Ему потребовалось 20 лет, чтобы накопить денег, заложить все свое имущество и купить танкер времен Второй мировой войны. На нем он и протестировал свою идею. И в 1956 году произошло событие, определившее мировую глобализацию. Судно с 58 контейнерами на борту отправилось из Нью-Йорка в Хьюстон. По прибытии контейнеры были перегружены на грузовики и доставлены получателям. Если раньше погрузка одной тонны груза стоила 6 долларов, то теперь она стала стоить 16 центов. Экономия в 37 раз! Профсоюзы, конечно, были в ярости: сотни лет грузчики зарабатывали честные деньги за свои мозоли, а теперь их просто заменили какие-то краны и контейнеры. Представьте стройку, на которой рабочие поднимают по одному кирпичику на десятый этаж. А потом строят грузовой лифт, и поднимается сразу сотня кирпичей. А рабочих увольняют. Ни один другой вид транспорта не позволял доставить так быстро и дешево большое количество груза из точки А в точку В. Стало понятно, что за контейнерами будущее. Осталось выбрать только один для всех стандарт. Им стал 20-футовый контейнер, в таком поместятся: 2 машины, 168 шин от них, 200 матрасов, 400 LCD-телевизоров, 4000 коробок Nike, почти 10.000 бутылок вина и полмиллиона яиц.

Каждый порт мира забит контейнерами EVERGREEN и MAERSK. Есть еще специальные контейнеры для насыпных грузов со

шлюзом в нижней части и для жидкостей и газов в виде цистерны. А в рефрижераторных нам привозят фрукты из дальних стран. На судах для них есть специальные розетки. Но сами по себе металлические ящики на больших кораблях не могли изменить экономику. Ее изменила интермодальность. Это идея, на которой строится вся логистика перевозок. Как только груз прибывает в порт, его снимают краном и сразу же ставят на поезд или грузовик, не распаковывая и не разгружая. Во всем мире одни и те же стандартные крепления, как на кубиках Лего: поставил, закрепил, отвез. Контейнеры подвозят к порту, складывают друг на друга, как конструктор, трюм закрывают крышкой и загружают контейнерами палубу. Работа крановщика похожа на симулятор с крутой графикой. Завод, поезд, судно, трейлер, магазин. Всё!

Это принесло индустрии столько же, сколько переход от парусных лодок к стальным пароходам. И все благодаря Малкому Маклину! В день его похорон контейнеровозы по всему миру дали протяжный гудок, отдавая дань уважения своему «отцу». Отныне доставляют не автомобили, бананы или бутылки. Доставляют контейнеры. Что внутри – неважно. Задача сводится к одному: доставить контейнер из точки А в точку Б максимально быстро.

Итак, за контейнерными перевозками будущее, и коллективу Тольяттинского РТК очень хочется, чтобы он был причастен к этим перевозкам, чтобы выйти на новый уровень своего развития в контексте всей Волжско-Уральской транспортной компании.

Уважаемые работники нашей компании, коллектив Тольяттинского РТК поздравляет вас с профессиональным праздником!!!

Начальник Тольяттинского РТК
Голубинский В. В.

Путейцы Мордовского РТК



Сегодня сложно представить нашу необъятную страну без разветвленной сети стальных магистралей. Благодаря профессиональному, кропотливому, умелому труду работников железнодорожного транспорта развивается железнодорожная отрасль. В том числе и отрасль промышленного железнодорожного транспорта. Железная дорога постоянно модернизируется, повышается качество предоставляемых услуг, внедряются современные технологии. Своей жизнью живет и наша Волжско-Уральская транспортная компания, выполняя свои задачи по обслуживанию клиентов на путях общего пользования. А дружный, сплоченный коллектив Мордовского регионального транспортного комплекса вносит свой значительный вклад в общее дело. При этом коллектив старается повышать свой производственный потенциал, овладевать новыми видами услуг, осваивать новые специальности, качественно и в срок выполнять поручения, словом, движется от высоты к высоте. Его отличают высокий профессионализм, слаженная работа и дисциплина.

В канун Дня железнодорожника хочется рассказать о каждом человеке на комплексе, но сегодня мы решили остановиться на

небольшом коллективе – бригаде монтеров пути. В бригаде по штату 13 человек, на сегодняшний момент работает 12, причем 2 из них совсем молодые ребята – Родкин Сергей и Самсонов Дмитрий, 1998 года рождения.

С 2013 года руководит бригадой дорожный мастер Егоров Игорь Васильевич. Он пришел в компанию с ОАО «РЖД» и за короткий срок показал умения грамотного руководителя, умеющего доходчиво объяснить, самому сделать, если нужно, и проконтролировать работу. Бригада под его руководством работает как один слаженный механизм. Она осуществляет содержание и ремонт путей на МРТК, успешно работает над выполнением коммерческих договоров, расширяя сферу услуг сторонним организациям в ремонте и текущем содержании ж/д пути. Так, к примеру, на долгосрочной основе производится обслуживание участка АО «Аб Инбев Эфес», в 2019 году здесь была произведена замена стрелочного перевода. Есть и другие клиенты. Правда, Игорь Васильевич отмечает, что сейчас по ряду причин коммерческой работы стало чуть меньше, но его подопечные не сидят без дела и с большим удовольствием занимаются перекрытием крыши, оказывают помощь в ремонте локомотивов, занимаются

хозяйственными работами на комплексе. И это все у них получается хорошо, потому что, как говорит сам Егоров, «не сразу все стали монтерами пути, кто-то был сварщиком, кто-то столяром, кто-то пришел с ЖБК». А сейчас все они монтеры пути – один дружный коллектив, в котором есть взаимовыручка, необходимая поддержка друг друга, четкое понимание целей и поставленных задач. А главная задача для бригады – это безопасность движения на путях, которые они обслуживают. И для выполнения этой задачи все ребята очень стараются. Даже молодежь, которая пришла, как говорится, с улицы, спустя некоторое время полностью освоила профессию и работает без замечаний. И хотя пока бригадир Игорь Васильевич не может полностью положиться на Сергея Родкина и Дмитрия Самсонова, маловато опыта у них, для этого у него есть Сапунов Николай, но новоиспеченные монтеры пути стараются, и у них обязательно все получится! Кстати сказать, Николай Сапунов выполняет обязанности профсоюзного лидера на комплексе, он организует коллективные мероприятия, решает вопросы, связанные с профсоюзной жизнью.

В бригаде очень теплый климат, все хорошо друг к другу относятся. У многих есть взрослые дети, которые уже работают, у дру-



гих еще ходят в школу и детский сад. На вопрос, хотел бы Игорь Васильевич, чтобы его дети стали железнодорожниками, он неоднозначно ответил: «Железнодорожниками – да, а вот монтерами пути – нет, уж очень трудная и физически нелегкая у нас работа». «Но кто-то ее должен выполнять», – потом добавил он.

Всегда интересно узнать мнение руководителя о работе того или иного коллектива, поэтому мы попросили высказать свое мнение о саранской бригаде начальника отдела пути Шилова Павла Вячеславовича, которому по долгу службы приходится координировать работу всех путейцев, осуществлять контроль за качеством и объемом выполненных работ.

– Путейцы Мордовского РТК очень хорошие ребята, которые хотят и умеют работать, у них высокая производительность труда. Им очень повезло с дорожным мастером, Игорь Васильевич – человек, который полностью погружен в свою работу, можно сказать, фанат путейской работы, таких сейчас редко встретишь. Он ответственен, умеет хорошо ладить с людьми, обладает организаторскими способностями. Но у меня к бригаде есть небольшое пожелание: очень хотелось бы, чтобы они аккуратнее относились к документации и во время путевых работ не забывали про последнюю стадию работ, она у них немного прихрамывает, а именно – наведение порядка после путевых работ.

В профессиональный праздник всем монтерам пути, всему коллективу Мордовского РТК, всем коллегам Волжско-Уральской транспортной компании желаем неизменного оптимизма, новых свершений и побед, воплощения в реальность всех планов и стремлений! Новых ярких и незабываемых маршрутов – как жизненных, так и профессиональных!

Материал подготовлен при участии
инженера Мордовского РТК
Фоминской А. Ю.



Глазами новичка

С большим интересом читаю корпоративную газету «Транспортник». Очень интересные и важные рубрики, много интересного и полезного материала. А вот не хватает, по моему мнению, рубрики «Глазами новичка», или «Молодо-зелено». Поэтому я рискнула и решила поделиться своими ощущениями и мыслями. Ведь я – молодой специалист, меня зовут Алла Закурдаева, работаю в должности приемосдатчика груза и багажа на станции Самарка. В 2019 году окончила СамГУПС, попала в Волжско-Уральскую транспортную компанию совершенно случайно – узнала о вакансии и пришла на собеседование к начальнику станции Кирсанову Михаилу Владимировичу. Первое впечатление обычно бывает самое сильное и запоминается надолго, а создается оно в течение первой минуты общения. Вот и у меня так получилось – Михаил Владимирович, очень ответственный и знающий человек, помог мне сразу сориентироваться. Обговорив все важные детали, я решила попробовать себя на предлагаемой должности.

Коллектив Самарского РТК встретил меня радушно, заботой и внимательным отношением. Мне было важно как можно быстрее и качественнее разобраться в принципах работы на станции. Передо мной были поставлены конкретные цели и задачи, которые мне пришлось решать. Очень важным для меня было назначение наставника, который готов открыто поделиться опытом, помочь, ответить на все вопросы. И знаете, мне повезло. Заверева Марина Павловна очень милый и добрый человек, всегда шла мне навстречу. Правила перевозки грузов железнодорожным транспортом мы учили в институте, но наш инженер Бузыцкова Софья Евгеньевна так о них рассказала, что если раньше и были вопросы, то они улетучились.

Хочу рассказать о первой рабочей смене. Мой рабочий день начался с диспетчерской, где мне провели инструктаж по технике безопасности и рассказали, как вести себя в вагонном парке. Встретила меня с улыбкой на лице маневровый диспетчер Долгова Татьяна Евгеньевна. Интересней лекции я еще в жизни

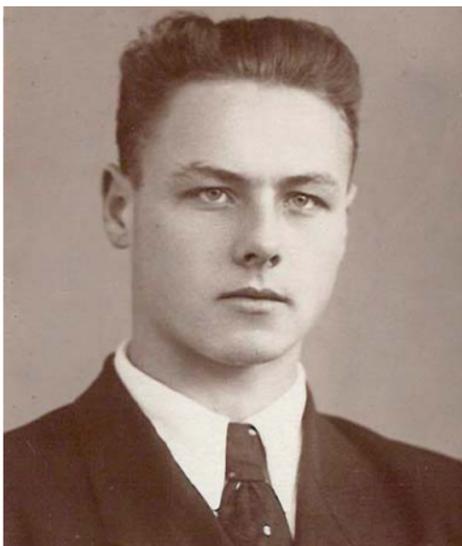
не слышала. В этот же день с должностными обязанностями и инструкциями меня ознакомила Чекулаева Галина Сергеевна. Все разъяснила, ответила на все вопросы и по сей день с любым вопросом помогает разобраться. Мне также довелось посмотреть, как работают и другие приемосдатчики – Паскаль Яна Евгеньевна и Хайруллина Татьяна Владимировна. Увидев принципы работы каждой из них, я научилась выстраивать удобный темп и планировать свой индивидуальный рабочий день. Обучившись и начав работать самостоятельно, я заинтересовалась, как работает весь наш транспортный комплекс. Каждый из работников охотно рассказывал мне, какую должность занимает, что входит в их обязанности. Например, составители Селянов Ф. И. и Штанков В. А. рассказали, как формируется поезд, куда идут вагоны со станции, как слаженно работают три звена – диспетчер, составитель, машинист. Диспетчеры Долгова Т. Е., Кудрявцев Е. С., Максимов Н. А., Степанов Д. А. рассказали про маневры, что зависит от приемосдатчика, как устроены и работают пульт и стрелки, как

строятся маршруты, формируется сдача вагонов, принимаются разборки, закрепляются башмаки. Машинист Тамендаров Ренат объяснил, как работают тепловозы.

Но компания, в которой мне повезло работать, отличается еще и своей профсоюзной работой. Здесь очень много сил и средств направляется на создание условий для здорового образа жизни. Запомнилось и очень понравилось, как организовали в честь 23 февраля поездку за город, на горнолыжный комплекс «Склон». Очень здорово и с пользой для здоровья провели время. Как раз там я и наладила контакт с нашими техниками и оператором по оформлению первичных документов: Шерстянкиной Галиной Сергеевной, Химыч Еленой Ивановной и Прокопович Ольгой Владимировной. Очень веселые, интересные люди. Станция Самарка стала для меня вторым домом, где тепло, где всегда поддержат и протянут руку помощи.

Приемосдатчик груза и багажа Самарского РТК Закурдаева А.

Какие наши годы!



Многие дети в детстве мечтают быть космонавтами, полицейскими, пожарными. И наряду с этими профессиями многие мальчишки мечтают управлять огромными железнодорожными составами. Для этой профессии нужны люди особого склада характера. Ведь управлять многотонной машиной не так уж и просто. Это чувство, когда человек понимает, что от его действий зависит очень многое. Кому-то это не по душе. Кто-то, наоборот, счастлив, когда может на деле показать свои способности. А правильно среагировать на аварийную ситуацию – это ведь нужна еще и сила духа.

Мальчик Толя, родившись в семье колхозников, в 1937 году и не думал, что его жизнь будет связана с железной дорогой. Толя всегда

имел определенную тягу к знаниям. Немного непонятно то, что после школы документы сначала были поданы в речной техникум, но ошибка быстро была исправлена, и через 2 дня они уже лежали в приемной комиссии железнодорожного техникума. Получив диплом, молодой специалист паровозного хозяйства отправился по направлению в депо города Стерлитамака Уфимской железной дороги.

Совсем недолго проработав в депо, с наступлением призывного возраста Анатолий должен был явиться в военкомат с вещами для отправки к месту прохождения воинской службы. Но на тот момент в стране действовал указ, по которому последнего кормильца престарелых родителей освобождали от воинской службы, Анатолий был в их числе.

Несостоявшемуся призывнику ничего не оставалось, как пойти снова работать. В 1957 году, получив права на управление паровозом, Анатолий стал работать дежурным по депо. Затем появились электровозы, и молодому машинисту пришлось пройти курсы переквалификации. Человеку, привыкшему к получению знаний и приобретению опыта, это не составило никакого труда, и вот, наконец, Анатолий Степанович работает машинистом. Профессия машиниста связана со многими трудностями. Человек, управляющий локомотивом, должен быть внимателен, стрессоустойчив, спокоен, технически подкован. Анатолия Степановича никогда трудности не пугали. В 1971 году Анатолий Степанович решил перейти работать в Тольяттинское объединенное железнодорожное хозяйство – так тогда называлось одно из подразделений современной

Мечта сбылась на все 100!

Волжско-Уральской транспортной компании. Бывший начальник кинельского депо Баранчиков А. С. никак не отпускал молодого, перспективного машиниста, наверное, думал, что Барсуков передумает и останется, семь дней не подписывал заявление. Но не тут-то было. Барсуков не передумал. Как говорится, трудно остановить того человека, который все для себя решил, и заявление на увольнение в конце концов было подписано. Анатолий Степанович очень обрадовался этому и сразу поехал оформляться на новое место работы, а оформившись, в ту же ночь вышел на паровоз. Начались трудовые будни на новом месте, но по известной, давно любимейшей специальности.

В 1972 году появились тепловозы, и с ними Анатолий Степанович управлялся мастерски. Выбранная однажды профессия всегда нравилась Барсукову, он никогда не задумывался о смене работы, даже неприятный случай не заставил его уйти из профессии. Это было еще до прихода в Тольяттинское хозяйство, когда при перегоне 50 вагонов он понял, что есть проблема с тормозами. Перегон того поезда запомнился Анатолию Степановичу на всю жизнь, это случилось в 1970 году, когда он должен был перегнать поезд со станции Абдулино до Филипповки. При следовании по уклону после первой ступени торможения не было получено тормозного эффекта, Анатолий Степанович применил вторую ступень, что опять было безрезультатно, тогда он произвел экстренное торможение, собрав схему рекуперативного торможения. Но участок пути, где скорость состава должна быть 40 км/час, он прошел со 100 км/час, запросив у диспетчера предоставления зеленой улицы для беспрепятственного прохождения поезда в связи с потерей управления тормозами. С Божьей помощью Анатолию Степановичу все-таки удалось остановить состав, и каково было удивление осматривающего, который констатировал перекрытие воздушного крана сначала 12, а потом еще 8 вагонов в тормозной системе. В составленном по факту ЧП акте контрольной проверки тормозов было указано на преступное отношение осматривающих к осмотру вагонов.

– Но кто знает, – вспоминает сам Анатолий Степанович, – может быть, это была какая-то месть абдулинских машинистов, которые всегда не любили нас, кинельских, мол, «хлеб мы их отбираем», – но такими методами мстить – это как-то не по Богу.



Этот случай сильно напугал машиниста Барсукова, он даже резко поседел, но бросить профессию – это было не в его правилах. Не мог он подвести своего дядю – машиниста из Похвистнева Федора Филипповича, у которого на паровозе еще в 1956 году висела табличка «Лучший паровоз дороги», двоюродного брата отца, который вместе со своими детьми тоже был железнодорожником. Остался Анатолий Степанович надолго. 25 лет он отработал в Волжско-Уральской транспортной компании. За это время получил много грамот и благодарностей от руководства. В 1989 году ему было присвоено звание почетного железнодорожника. Годы, как известно, только в молодости идут медленно, а потом летят как птицы. Вот и у машиниста Барсукова Анатолия Степановича 25 лет пролетели как один день. В 1992 году пришло время заработной пенсии, можно было спокойно пойти отдыхать, но Барсуков остается работать.

– Ну как я мог уйти – при пенсии 2 тыс. 150 руб. буханка хлеба стоила тогда 120 руб.!

Так и работал до 1996 года, тогда Анатолия Степановича подкосил инфаркт. После выздоровления началась другая жизнь: без тепловоза, но с воспоминаниями о любимой работе, своих коллегах, о своем жизненном и трудовом пути.

Многие мечтают управлять локомотивами, но есть те, у которых эта мечта сбывается на все 100 %.

Пресс-секретарь Стрельченко С. В.

С днем свадьбы!



Дорогие Александр и Мария!
От души поздравляем вас с Днем Свадьбы!
Желаем вам, молодожены,
Успехов, радости, добра,
Чтоб продолжали биться трепетно
Ваши влюбленные сердца.
Чтоб жили в радости без горя,
Не ведая проблем и зла,
И чтобы с нежностью и страстью
Смотрели вы глаза в глаза.
И чтоб семья была большая,
И был большой уютный дом,
И жили вы, разлук не зная,
Как в сказке, что не описать пером.

Коллектив Оренбургского РТК



Главный редактор: Третьяков Г. М.
Редакционная коллегия: Третьякова Т. Е., Стрельченко С. В.
Фото: Гусев В. С.

ИЗДАТЕЛЬ: АО «ВОЛГАУРАЛТРАНС», 443092, г. Самара, Кротовский пер., 38,
тел./факс: 8(846) 205-74-29, 205-74-04, www.volgauraltrans.ru. Тираж 600 экз.
Отпечатано в типографии «Аэропринт»: г. Самара, Заводское шоссе, 18,
тел. 8 (846) 342-65-65, www.aero-print.ru