



В минувший понедельник завершился второй этап Всероссийского конкурса среди студентов и молодых специалистов в IT-сфере «Цифровой прорыв» 12

28 мая 2021 года

пятница

№ 91 (27185)

Выходит

с 23 декабря

1917 года

ГУДОК

WWW.GUDOK.RU



Тираж

122 832

экземпляра

ОБЪЕДИНЕННЫЙ ПЯТНИЧНЫЙ ВЫПУСК

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Бесшовные перевозки

26 мая генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров провёл встречу с представителями Евразийского союза участников железнодорожных грузовых перевозок (ЕСП), сообщил 27 мая пресс-центр компании. Основной темой обсуждения стали контейнерные перевозки – сегмент рынка, на котором в настоящее время сфокусирована деятельность компаний – членов ЕСП. ОАО «РЖД» планирует увеличение объёма контейнерных перевозок в нынешнем году и считает важным инструментом для достижения целей инновационные и бесшовные технологии, отметил Олег Белозёров. По его словам, ЕСП может стать эффективной площадкой для консолидации и проработки идей по развитию контейнерного рынка.

Лес едет на юго-восток

Со станции Онега в Архангельской области отправлен первый контейнерный поезд в Китай. Он везёт продукцию деревообрабатывающего предприятия. Маршрут проходит через погранпереход Гродеково на Дальнем Востоке. В Китае контейнеры будут сгружаться на нескольких станциях. Конечный пункт маршрута – станция Нанькан. Время перевозки не превысит 20 суток, сообщила 27 мая пресс-служба Северной магистрали.

Актуализация Устава

Минтранс РФ предложил принять новую редакцию Устава ОАО «Российские железные дороги». 26 мая ведомство разместило проект постановления Правительства РФ об утверждении Устава для обсуждения на Федеральном портале проектов нормативных правовых актов. Согласно пояснительной записке, документ разработан с целью повышения уровня корпоративного управления в компании. Действующий Устав ОАО «РЖД» был принят в 2003 году. С тех пор в него внесли 55 изменений. Подробности в следующих номерах «Гудка».

ЦИФРА ДНЯ

50%

персонала привито от COVID-19 на Московской, Октябрьской и Западно-Сибирской дорогах.

БЛИЦ

Железнодорожникам желают приятного аппетита



ЕКАТЕРИНА ИВАНОВА, заместитель директора по развитию Московского филиала АО «Железнодорожная торговая компания» (ЖТК)

– ОАО «РЖД» выступило партнёром Всероссийского онлайн-марафона здоровья, посвящённого Дню борьбы с ожирением. Что на нём обсуждалось?
– Уже 11-й год подряд 25 мая отмечается Международный день борьбы с ожирением. Цель марафона, организованного Минздравом России и Национальным медицинским исследовательским центром эндокринологии, – привлечь внимание жителей страны к формированию полезных вкусовых привычек и здоровому образу жизни. Каждый пятый россиянин имеет избыточный вес. Всемирная организация здравоохранения относит нездоровое питание к одному из основных факторов риска развития многих заболеваний, включая диабет, болезни сердечно-сосудистой системы, желудочно-кишечного тракта и онкологии.

Программа «Марафона здоровья» была поделена на восемь тематических блоков. Один из них касался вопросов организации питания на рабочих местах. У ОАО «РЖД» накоплен

ждена Концепция здорового образа жизни, рассчитанная до 2025 года. Один из её разделов посвящён питанию. ЖТК, участвуя в реализации концепции, разработала и начала внедрение программы «Правильная кухня. Здоровая еда». Специалистами создано двухнедельное неповторяющееся меню для сотрудников, членов локомотивных бригад, же-

не только на работе, но и дома. Поэтому наши специалисты снимают видео-мастер-классы по приготовлению простых и полезных блюд. Первые ролики мы сняли в марте – апреле. Во время Недели ЗОЖ, которая проходила в РЖД в апреле, мы увидели интерес со стороны железнодорожников к этой теме, поэтому будем продолжать проект.

Все блюда содержат минимальное количество соли, свободных сахаров, полностью исключены трансжиры

большой опыт в этой части. АО «ЖТК», являясь единым оператором питания для работников холдинга, ведёт работу по стандартизации своих 400 объектов общепита, совершенствованию производственных процессов, направленных на повышение качества, сбалансированности и доступности здорового питания.
– Что уже сделано на пути к вкусной и здоровой пище?
– В июле прошлого года в РЖД была утвер-

лени Концепция здорового образа жизни, рассчитанная до 2025 года. Один из её разделов посвящён питанию. ЖТК, участвуя в реализации концепции, разработала и начала внедрение программы «Правильная кухня. Здоровая еда». Специалистами создано двухнедельное неповторяющееся меню для сотрудников, членов локомотивных бригад, же-

– Каких результатов предстоит добиться?
– По итогам прошлого года доля работников ОАО «РЖД», не следующих принципам здорового питания, составила 45,4% (49,9% среди мужчин и 34,6% среди женщин). Наша задача – через четыре года увеличить на 5% долю железнодорожников, соблюдающих рекомендации по здоровому питанию.
БЕСЕДОВАЛ
Виталий Маслюк

ДАТА

Профессия – эффективно элементы двигать

В ОАО «РЖД» отметили 85-летний юбилей образования вертикали управления движением



Юбилейный селектор под руководством генерального директора – председателя правления ОАО «РЖД» Олега Белозёрова в центральном офисе компании провели первый заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Анатолий Краснощёк, заместитель генерального директора ОАО «РЖД» – начальник Центральной дирекции управления движением Рашид Сайбатов, начальник ЮВЖД Павел Иванов, заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрий Шаханов, руководитель Департамента управления перевозками ОАО «РЖД» в 2003–2005 годах Владимир Драчёв и президент ОАО «РЖД» в 2003–2005 годах Геннадий Фадеев

Вчера в ОАО «РЖД» под руководством генерального директора – председателя правления ОАО «РЖД» Олега Белозёрова прошёл праздничный селектор, посвящённый 85-летию с момента образования Главного управления движения, послужившего прообразом Центральной дирекции управления движением. По заведённой уже традиции на видеосвязи с залом, где собралось руководство компании, была подключена вся сеть, и значительная часть времени мероприятия была отдана в распоряжение тех специалистов на местах, кто принимает непосредственное участие в организации стабильного и бесперебойного перевозочного процесса.

Для движущихся задача преодолеть трудности и увеличить перевозки, впрочем, не новая. Ещё в середине 30-х годов в ходе выполнения второй пятилетки в эксплуатацию было введено более 4,5 тыс. госпредприятий по всей стране:

металлургические и машиностроительные заводы, угледобывающие комбинаты. Набравшая обороты индустриализация требовала перемен и в организации перевозочного процесса, и 26 мая 1936 года по приказу наркома путей сообщения Лазаря Кагановича было организовано Главное управление движения. Ключевое подразделение, взявшее под контроль безусловное выполнение общесетевого графика движения поездов.

В 2000-х годах, когда перевозки снова выросли и потребовались решительные перемены, на базе Департамента управления перевозками была сформирована Центральная дирекция управления движением (ЦД). Сегодня, как и 85 лет назад, ЦД играет ведущую роль в организации эксплуатационной работы и развитии железнодорожного транспорта.

>Окончание2

СПРАВКА «ГУДКА»

Приказом генерального директора – председателя правления ОАО «РЖД» Олега Белозёрова за многолетний труд и достижение высоких производственных результатов награждены:

знаком «Почетный железнодорожник ОАО «РЖД»
АВИННИКОВА Ольга Владимировна, дежурный по железнодорожной станции Синеглазово Южно-Уральской дирекции управления движением
МОРЕВА Елена Васильевна, диспетчер маневровый железнодорожной станции Сенная Приволжской дирекции управления движением

знаком «За безупречный труд на железнодорожном транспорте. 40 лет»
БАЛАНДИНА Валентина Георгиевна, дежурный

по железнодорожной станции Пермь-2 Свердловской дирекции управления движением

знаком «За безупречный труд на железнодорожном транспорте. 30 лет»
МИНЕЕВ Сергей Викторович, дежурный по сортировочной горке железнодорожной станции Пенза-3 Куйбышевской дирекции управления движением
СЛЕПЦОВ Владимир Владимирович, начальник железнодорожной станции Чернышевск-Забайкальский Забайкальской дирекции управления движением

ЕЛСАКОВ Виталий Николаевич, заместитель начальника скоростного района управления ДЦУП Октябрьской дирекции управления движением

знаком «За безупречный труд на железнодорожном транспорте. 20 лет»
ПОПОВ Михаил Николаевич, диспетчер поезда Центральной дирекции управления движением
ЩУГОРЕВ Сергей Борисович, составитель поездов железнодорожной станции Мичуринск-Воронежский Юго-Восточной дирекции управления движением

ПЕРЕВОЗКИ

Поезд мчится к «Метеору»

Завтра на весь летний сезон холдинг «РЖД» запускает ежедневные мультимодальные туристические поезда из Москвы, Санкт-Петербурга и Петрозаводска на остров Валаам, также с 29 мая назначены туристические рельсовые автобусы Петрозаводск – Горный парк «Рускеала» – Сортавала. Таким образом, компания активно развивает внутренний железнодорожный туризм, доступный по стоимости и достойный по качеству предоставляемых услуг. С начала 2021 года холдинг запустил уже 10 новых туристических маршрутов. В 2020 году их было всего три.



Туристические маршруты по железной дороге становятся всё более востребованными и популярными. На прошедшей 18 мая пресс-конференции исполнительный директор Ассоциации туристических операторов России Майя Ломидзе отметила, что «в 2020–2021 годах открылось второе дыхание у туристических поездов, ретропоездов». «Как правило, это ретропоезда, двух-трёхдневные туры, короткие поезда с возможностью ночевать в поезде. Этот продукт стал пользоваться повышенным спросом. Билеты продаются мгновенно, цена вполне сопоставима с другими туристическими продуктами», – сказала она. Стоимость билетов на туристические поезда – от 1500 руб. в плацкартном вагоне и от 3500 руб. в купейном. А пакетные туры варьируются в зависимости от маршрута и количества

дней – в среднем от 2100 руб. (один день на ретропоезде) до 31 500 руб. (три дня в круизном маршруте) на одного человека. С 29 мая по 28 августа назначены туристические рельсовые автобусы Петрозаводск – Горный парк «Рускеала» – Сортавала. Они будут курсировать в выходные и праздники. Развивается интермодальные и мультимодальные туристические маршруты. 29 мая РЖД из Москвы, Санкт-Петербурга и Петрозаводска на остров Валаам отправят поезд по схеме «поезд + «Метеор». Маршрут будет действовать всё лето, при этом можно оформить как единый проездной по схеме «поезд + «Метеор», так и купить отдельный билет на «Метеор» с учётом желаемого времени пребывания на острове. В планах РЖД запустить новый маршрут Москва – Иркутск – порт Байкал, предложив

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Обновленный вокзал для древнего города

ОАО «РЖД» в июне начнёт работы по техническому перевооружению вокзального комплекса Кострома и его адаптации для удобства маломобильных пассажиров, сообщила вчера пресс-служба Северной дороги. План работ предусматривает ремонт внутренних помещений и кровли, замену инженерных коммуникаций. Санитарная зона переместится с цокольного этажа на первый, увеличится номерной фонд комнат длительного отдыха, в зале ожидания появится система кондиционирования воздуха. Обновится покрытие перрона и платформы, будут установлены пандусы.

Красный Кряжок станет Парком Дружбы Народов

ОАО «РЖД» приняло решение о переименовании остановочного пункта Красный Кряжок Куйбышевской дороги в Парк Дружбы Народов, сообщила пресс-служба КбШЖД. Новое имя станция получит, поскольку в непосредственной близости от неё в Куйбышевском районе Самары строится Парк Дружбы Народов. Это архитектурный ансамбль из национальных домов и подворий, раскрывающий культуру народов Самарского края. Ожидается, что парк привлечёт большое количество туристов.

Чат-бот поможет скоротать время

Пассажирам вокзала Тюмень стала доступна новая информационная услуга – интерактивный гид в мессенджере Telegram, который поможет интересно и познавательно провести время в ожидании поезда. Маршрут – прогулка по вокзалу «Вагончик тронется» включает интерактивные задания и реальные истории из жизни, связанные с путешествиями на поезде, сообщила пресс-служба Свердловской магистрали. Для создания чат-бота волонтеры магистрали в течение двух месяцев собирали воспоминания пассажиров и работников Тюменского региона СвЖД. Получившиеся на их основе 12 мини-рассказов озвучили тюменские актёры. О новом сервисе пассажирам сообщают стикеры с QR-кодом и дикторы по громкой связи.

БОЛЬШЕ НОВОСТЕЙ ЧИТАЙТЕ НА НАШЕМ TELEGRAM-КАНАЛЕ @GUDOKRU

Надежда Кожухова

ПОЗДРАВЛЕНИЯ



Антон Петров,
начальник
Дирекции
скоростного
сообщения

От имени коллектива Дирекции скоростного сообщения и от себя лично поздравляю сотрудников Центральной дирекции управления движением ОАО «Российские железные дороги» со знаменательной датой – 85-летием со дня образования.

В настоящее время приоритетными задачами службы движения остаются формирование и проведение единой технической политики в области организации перевозок грузов и пассажиров, обеспечение безопасности движения, оптимизация технологии управления вагонными парками.

Решать поставленные задачи невозможно без высококлассных специалистов и профессионалов своего дела, которыми славится служба движения. Люди, преданные своему делу, были и остаются ключевым активом компании. От вашей квалификации и мотивированности зависит эффективность развития нашего холдинга.

Благодаря вашему труду укрепляются позиции железнодорожной отрасли по надёжности и безопасности перевозочного процесса, повышается качество оказываемых услуг, совершенствуется система управления безопасностью движения.

Особые слова благодарности хочется сказать в адрес ветеранов. Даже уходя на заслуженный отдых, вы охотно делитесь своим богатейшим опытом. Вы можете многому научить молодёжь, и в первую очередь – отношению к своему делу. Выражаю вам глубокую благодарность, признательность, желаю всем крепкого здоровья, семейного благополучия и счастья!

Работникам дирекции движения от всей души желаю высоких трудовых достижений и неиссякаемой энергии в реализации намеченных планов!



Сергей Черногаев,
председатель
Роспрофжела

Уважаемые руководители, работники и ветераны Центральной дирекции управления движением!

От имени президиума Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей и от себя лично поздравляю вас с 85-летием образования вертикали управления движением.

Формирование вертикали железнодорожного движения началось с приказа народного комиссара путей сообщения Лазаря Кагановича «О разделении Центрального управления эксплуатации», который был издан 26 мая 1936 года. Управление с самого момента своего создания возглавило эксплуатационную работу железнодорожного транспорта в нашей стране и стало центром, в котором принимаются все стратегические и оперативные решения для эффективной работы сети.

Движенцы, без преувеличения, железнодорожная элита. От компетентности и профессионализма руководителей и специалистов движения всегда напрямую зависела и зависит успешная работа железнодорожной отрасли, управление всеми процессами в глобальной системе. Не случайно многие выдающиеся руководители компании – выходцы из служб движения. В Центральной дирекции управления движением сделана ставка на обеспечение безопасности труда работников и развитие социальных программ, что позволяет сохранить и развивать лучшие традиции в области социальной политики.

Желаю работникам Центральной дирекции управления движением и впредь с честью выполнять свой долг по обеспечению стабильного настоящего и успешного будущего российских железных дорог и всегда оставаться в авангарде самых прогрессивных и современных процессов в организации управления движением одной из крупнейших в мире железнодорожных компаний.

Счастья, благополучия и уверенности в завтрашнем дне, уважаемые коллеги!

IT-СЕКТОР

Трансформация на практике

В минувшем году в ОАО «РЖД» внедрено отечественное программное обеспечение для 277 тыс. пользователей



Опыт цифровизации ОАО «РЖД» учитывается при формировании государственной стратегии

Собравшиеся в минувшую среду на конференции TAdviser Summit 2021 представители крупнейших компаний – участниц российского рынка информатизации познакомилась с лучшими практиками цифровой трансформации российских железных дорог, о которых рассказал заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Евгений Чаркин.

TAdviser Summit – одна из крупнейших ежегодных IT-конференций в России, проводимая с 2016 года порталом TAdviser.ru при поддержке Министерства цифрового развития, связи и массовых коммуникаций РФ. На этой площадке традиционно собираются IT-директора крупнейших компаний и государственных ведомств России, чтобы обсудить проблемы и перспективы повышения эффективности экономики и управления с помощью цифровизации.

ОАО «РЖД» уже более двух лет работает над реализацией Стратегии цифровой трансформации, в компании накоплен значительный опыт внедрения и разработки цифровых продуктов и сервисов,

Мы говорим не просто о замене зарубежного ПО на российское, а о том, что новый софт должен быть среди лучших в мире

о котором и рассказал заинтересованной аудитории Евгений Чаркин. В частности, он упомянул о важности кадрового обеспечения проектов цифровизации. В компании разработан и действует широкий спектр программ подготовки и повышения квалификации персонала в сфере цифровой трансформации, вовлекающий в процесс все категории работников. Работа начинается с кванториумов в школах и на Детских железных дорогах, заканчиваясь курсами для топ-менеджеров.

Заместитель гендиректора ОАО «РЖД» отметил также, что импортозамещение программного обеспечения рассматривается компанией как способ обеспечения технологического суверенитета и безопасности. IT-блок холдинга ведёт как самостоятельную разработку ПО для информационных систем, так и взаимодействует с целым рядом сторонних поставщиков.

«Мы говорим не просто о замене зарубежного ПО на российское, а о том, что новый софт должен быть среди лучших в мире. Да, мы ставим планку высоко, но это то, что нам жизненно необходимо, чтобы

сохранить и упрочить технологическое лидерство», – подчеркнул Евгений Чаркин.

Специфика железнодорожного транспорта определяет основные требования к информационным системам компании – бесперебойность, безопасность, экономическая эффективность и производительность на больших объёмах данных. Для безошибочного выбора предлагаемых решений в компании выработали методику отбора и тестирования ПО, а новые программы запускаются в эксплуатацию только после тщательного анализа и всесторонних испытаний, подтвердивших их функциональность и надёжность. По результатам выполненных в 2020 году мероприятий внедрено отечественное ПО в общей сложности для более 277 тыс. пользователей.

В беседе с корреспондентом «Гудка» на полях TAdviser Summit Евгений Чаркин сообщил, что компания в соответствии с апрельскими директивами правительства приступила к актуализации собственной Стратегии цифровой трансформации, которую планируется закончить к сентябрю.

«Нужно будет сформировать отдельный раздел по импортозамещению, учесть накопленный опыт и уточнить данные по заявленным экономическим эффектам», – назвал основные направления изменений заместитель генерального директора.

Он рассказал, что сейчас ОАО «РЖД» с Минцифры прорабатывают вопрос включения в Единый реестр российских программ для электронных вычислительных машин и баз данных (Единый реестр российского ПО), разработанных специалистами компании производственных систем. Импортозамещённым сегодня считается только ПО из Единого реестра. Чтобы попасть в этот список, нужно предложить продукт для свободной продажи. Однако специфические железнодорожные разработки, такие, например, как система формирования отчётов уровня начальников дорог СКИН-М, созданная ОЦРВ (Отраслевой центр разработки и внедрения информационных систем), не предполагают свободного распространения и, соответственно, не считаются импортозамещением.

Кстати, в такой же ситуации находятся и другие госкомпании, «Росатом» в частности, ведущий разработчик ПО для корпоративных систем.

Практики цифровизации ОАО «РЖД» интересны не только предприятиям IT-сектора, но и правительственным структурам. В разговоре с корреспондентом «Гудка» заместитель министра цифрового развития, связи и массовых коммуникаций РФ Олег Качанов сообщил, что опыт РЖД, «Росатома», Сбера и нескольких других «продвинутых в цифровом плане» компаний изучается и учитывается при формировании стратегических документов цифровой трансформации страны.

Александр Зубов

КОНКУРС

Железнодорожники поддержали «Цифровой прорыв»

В минувший понедельник завершился второй этап Всероссийского конкурса среди студентов и молодых специалистов в IT-сфере «Цифровой прорыв». Одним из партнёров соревнования «Умные города. Промышленность. ТЭК» стало АО «НИИАС», предложившее участникам кейс Safety doors по разработке алгоритма, который позволяет сделать общественный транспорт более безопасным.

Конкурс «Цифровой прорыв» – проект платформы «Россия – страна возможностей», он проводится в восемь этапов в форме командно-победители. Первое хакатона – когда специалисты

из разных областей на время (в данном случае – 48 часов) в командах ищут решение той или иной проблемы.

Конкурсные задания представили министерства, администрации городов и крупные компании, в том числе Минэнерго, Минпромторг, АО «НИИАС» (холдинг «РЖД»), госкорпорация «Росатом», аэропорт Шереметьево.

АО «НИИАС» предложило участникам кейс Safety doors: нужно было разработать метод автоматического определения людей и предметов в проёме дверей электропоезда на основе видеоданных с камер. По итогам определены победители. Первое место заняла команда, в которую

вошли представители Москвы, Красноярского края и Новосибирской области. Второе место заняли молодые IT-специалисты Санкт-Петербурга. На третьем месте – команда из Татарстана.

«Сам формат мероприятия способствует укреплению отраслевых коммуникаций, что является важным двигателем для развития новых технологий. Молодым специалистам важно решать реальные задачи компаний, а для нас крайне необходим новый взгляд на те кейсы, которые мы решаем ежедневно. Благодаря командам мы получили нестандартные ответы, лучшие из которых будут рассмотрены и протестированы сотрудниками ин-

ститута», – отметил генеральный директор АО «НИИАС» Александр Долгий.

Все участники команд-призёров в кейсе Safety doors получат сертификаты на участие в программе R2D.GENERATION.

«Хакатон – это хорошая возможность знакомства с компанией через решение её задач», – говорит начальник Центра бренда работодателя и развития человеческого капитала ОАО «РЖД» Станислав Сугак. – Сегодня в транспортно-логистической отрасли есть большой запрос на специалистов в сфере IT. В ОАО «РЖД» принята стратегия цифровизации, и цифровые решения востребованы во всех сферах – от обеспечения безопасно-

сти перевозок и клиентского сервиса до HR-продуктов. У нас много интересных задач, решение которых позволит развиваться и компании, и её сотрудникам».

В хакатоне «Умные города. Промышленность. ТЭК» принимали участие сотрудники службы разработки программного обеспечения с применением гибких методологий Проектно-конструкторско-технологического бюро по системам информатизации – Центра цифровых технологий ОАО «РЖД» (ПКТБ-ЦЦТ). Они выбрали кейс, предложенный специалистами Шереметьево. Команде предстояло создать рабочие места диспетчера и полевого инженера, организовав взаимодействие со-

трудников аэропорта при очистке лётного поля зимой. Необходимо было разработать систему и мобильное приложение, которые автоматизируют процесс и позволяют оценивать состояние уборки снега на взлётных полосах, количество свободных и занятых бригад и техники, прогнозировать потребность в ресурсах в зависимости от метеоусловий. При этом для заказчика было важно встроить в итоговый продукт элементы онлайн-игры. Железнодорожники заняли первое место и выиграли 250 тыс. руб. В декабре они примут участие в финале конкурса и сразятся с лучшими специалистами из сферы IT.

Ирина Иванова

ДАТА

Профессия – эффективно элементы двигателя

>Начало|

«Железная дорога – это, по сути, набор различных элементов, и самое главное здесь – заставить двигаться все эти элементы не хаотично, а в строгой и эффективной последовательности, – отметил на селекторе Олег Белозёров. – А сердцем всей системы являются люди, которые обладают знанием того, как наиболее эффективно заставить двигаться все составляющие. От своевременно принятых движениями управленческих решений зависит организация перевозочного процесса. Мы это делаем для наших клиентов-грузоотправителей и пассажиров. Коллеги, поздравляю вас с юбилеем и хочу пожелать вам всего хорошего и огромных успехов!»

За 85 лет более чем в 2,5 раза увеличена погрузка, дальность перевозки возросла в 3 раза, обеспечив 4-кратный рост грузооборота, рассказал заместитель генерального директора ОАО «РЖД» – начальник Центральной дирекции управления движением Рашид Сайбатов.

«Могу с уверенностью сказать, что нам удалось сформировать эффективную организационную структуру, создать единый центр ответственности и обеспечить переход от управления движением в границах железных дорог к организации перевозок на полигонах сети и транспортных коридорах, – подчеркнул Рашид Сайбатов. – По итогам 2020 года мы впервые преодолели 99-процентный рубеж по надёжности доставки, а скорость отправок впервые превысила 400 км/сут. Сегодня РЖД занимают лидирующие позиции в мире по данным параметрам».

Были у движенцев и свои критические моменты. Как полагает бывший министр путей сообщения и президент ОАО «РЖД» в 2003–2005 годах Геннадий Фадеев, это были 2010–2011 годы, когда сеть фактически стояла из-за избытка вагонов. Пришлось списать значительную долю старого парка.

«Сама реформа МПС и возможность приобретать частные вагоны были хорошим решением для всей экономики, но я это говорю для того, чтобы напомнить: всё нужно успевать делать вовремя, в том числе и соблюдать баланс инфраструктуры и парка», – считает Геннадий Фадеев.

ЦД всегда находилась на передовой научно-технического прогресса, потому что именно ей приходилось постоянно увеличивать перевозки с помощью передовых технических решений.

В ходе совещания было предоставлено слово Герою Труда России, дежурной по сортировочной горке станции Инская Ольга Бочкарёва, которая рассказала о системе наставничества в филиале и подготовила более 20 специалистов, семь из которых сегодня успешно работают на руководящих должностях.

«Наставничество – это не один человек и не два. Это бесконечная цепочка из людей, которых учила я, а в будущем будет учить мой стажёр, – подчеркнула Ольга Бочкарёва. – Поэтому в нашем филиале к наставничеству подходят очень серьёзно. Более 19 тыс. работников ЦД являются наставниками. Ежегодно 3 тыс. из них проходят обучение и более 20 работников присваивается звание «Лучший наставник Центральной дирекции управления движением».

Начальник станции Тайшет Егор Алфимов рассказал о ходе реконструкции станции, которую называют воротами БАМа и Кузнецкого кадров для отрасли.

«Сегодня программа развития угольной промышленности страны предусматривает значительный рост перевозок угля в направлении портов Дальнего Востока. В связи с этим на станцию Тайшет возложена ответственная задача – к 2025 году обеспечить пропуск 210 млн тонн угля в год, что равноценно пропуску более 180 поездов в сутки», – говорит Егор Алфимов.

На селекторном совещании Олег Белозёров в режиме онлайн вручил наиболее отличившимся работникам Центральной дирекции управления движением отраслевые награды.

«Нам в этом году предстоят масштабные задачи – восстановить погрузку и увеличить перевозки, – напомнил глава компании. – Для безусловного выполнения всех целевых параметров расширения магистральной инфраструктуры требуется концентрация всех подразделений компании, но именно движенцы, как организаторы перевозочного процесса, будут расставлять приоритеты в части совершенствования технологий и формирования требований к инвестиционной программе. Спасибо вам за добросовестный труд и преданность выбранному делу!»

Сергей Плетнёв



Оператор котельной локомотивного депо на станции Инская Иван Денн награжден Благодарностью президента Российской Федерации

АНОНС

Малые магистрали приглашают в путь



В следующий вторник открывается движение на детских дорогах

В Международный день защиты детей, 1 июня, открывается новый сезон работы Новосибирской и Кемеровской детских железных дорог. Железнодорожники подготовили для гостей малых магистралей насыщенную праздничную программу.

Торжественная церемония открытия 16-го сезона работы малой магистрали в Новосибирске с участием руководства Западно-Сибирской железной дороги, первых лиц города и области состоится во вторник в 11.00 на станции Спортивная. В 12.00 отправится первый в этом году поезд.

В программе – выступления ведущих творческих коллективов Новосибирского Дворца культуры железнодорожников.

На Кемеровской детской железной дороге торжества начнутся 1 июня в 9.30. Гости праздника ждёт увлекательная интерактивная программа: музыкальный фестиваль, ростовые куклы, шоу мыльных пузырей, выступления детских творческих коллективов. Первый поезд в этом сезоне отправится в путь в 11.40.

Отметим, что 1 июня для детей проезд по детским железным дорогам будет бесплатным в течение всего дня.

Малые магистрали в Новосибирске и Кемерове будут работать до 31 августа ежедневно с 11.00 до 18.00, кроме понедельника и вторника.

Иван Русяев

ЦИФРА

1,6 тыс.

маломобильных пассажиров воспользовались помощью на железнодорожном вокзале Новосибирск-Главный с начала текущего года.

УЧЕНИЯ

Отработали взаимодействие

На пожарно-тактических учениях, которые прошли на станции Инская 20 мая, были проверены не только оперативность и правильность действий сотрудников ОАО «РЖД» и регионального МЧС России при тушении пожара на важном объекте инфраструктуры, но отработано их взаимодействие.

По словам заместителя руководителя Новосибирского территориального участка Западно-Сибирской дирекции по тепловодоснабжению Дмитрия Иванова, с которым корреспонденты «Транссиба» прибыли на место учений, в котельной локомотивного депо на станции Инская впервые отработывалось совместное «тушение пожара» с расчётом районной пожарной части. Обычно это была прерогатива пожарного поезда Новосибирского отряда филиала ФП «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта России» на Западно-Сибирской железной дороге.

ТРАДИЦИЯ

Секунда до победы

Финал шахматного турнира для многих стал неожиданным



Победителей и призёров шахматного турнира поздравил и вручил им награды начальник железной дороги Александр Грицай (справа)

В пятницу, 21 мая, в Новосибирске прошёл третий «Турнир поколений» по быстрым шахматам, посвящённый 76-й годовщине Победы в Великой Отечественной войне. В нём приняли участие около 60 человек.

Инициатором проведения турнира выступил ведущий технолог Новосибирской дирекции связи Виталий Кондратьев в 2018 году. Тогда он подал заявку на конкурс волонтерских проектов «Проводники хороших дел» и получил микрогрант на реализацию задумки. Идея многим пришлась по душе, и теперь игры проходят при поддержке руководства железной дороги, центра оценки, мониторинга персонала и молодёжной политики магистралей и совета ветеранов.

«Турнир поколений» объединяет молодёжь и ветеранов. Сегодня самому молодому участнику 11 лет, а самому пожилому 86, – отметил начальник железной дороги Александр Грицай. – Шахматы развивают пространственное мышление, умение планировать и просчитывать действия на много шагов вперёд. Это как раз

качества, которые присущи хорошим руководителям.

В этом году организаторы изменили алгоритм проведения соревнований. Изначально все играли по олимпийской системе – на выбывание, а партии длились по 10 минут. Но участники старшей возрастной категории высказали пожелание: сыграть друг с другом больше матчей. Поэ-

Шахматы развивают пространственное мышление, умение планировать и просчитывать действия на много шагов вперёд

тому, рассказывает Виталий Кондратьев, для ветеранов впервые провели турнир в экспериментальном формате. Сначала их разбили на две группы, где каждый смог сыграть по 4-5 партий. И только потом они сыграли друг с другом на выбывание.

По времени игры заняли столько же, сколько и матчи младшей возрастной группы. Но ветераны смогли сыграть

больше игр, больше пообщаться и в большей степени проявить себя. Для них это важно, потому что они реже видятся друг с другом, – считает ведущий технолог. – В следующем году мы тиражируем эту практику и на учащуюся молодёжь.

В результате всех игр лучшим среди ветеранов стал Сергей Мишин, бывший работник Новосибирского стрелочного заво-

да. Финальную партию он сыграл с Виктором Ключковым – другом и давним соперником в шахматах. На протяжении 20 лет оба железнодорожника представляли Новосибирское отделение дороги на первенстве Западно-Сибирской магистрали, выступая за одну команду.

>Окончание 4

«Открытая линия» начальника железной дороги

Александра Валерьевича Грицай



(383) 229-55-55 wsr@wsr.ru
(круглосуточно)



http://10.132.70.70/ob_pr/

Обязательная публикация учредителя

ПОЗИЦИЯ

Почему необходима вакцинация от COVID-19?



Елена Евстигнеева, начальник отдела Западно-Сибирской региональной дирекции железнодорожных вокзалов

– Убедить меня поставить прививку от COVID-19 никому не пришлось: как только нам на работе сказали о возможности вакцинироваться, я сразу же записалась.

Прививали нас в Деловом центре магистрали в Новосибирске, куда пришли врачи из клиники «РЖД-Медицина». Вся процедура заняла часа два: мы заполняли анкеты и проходили процедуру медицинского осмотра. Первую прививку я поставила в феврале, вторую – 9 марта.

Несмотря на то, что в моей семье никто не болел коронавирусом, прививка дала мне ощущение спокойствия: даже если у меня выявят положительный результат теста, болезнь будет протекать в лёгкой форме. К тому же появился шанс, что я не заражу своих родных и близких. Учитывая, что моя работа связана с общением с людьми, вакцинация была просто необходима.

Так что рекомендую коллегам и всем железнодорожникам последовать моему примеру и пройти вакцинацию от COVID-19.

>Окончание 2



На учениях в котельной на станции Инская участвовали работники железной дороги, ведомственной охраны и подразделения МЧС России

– Отработка такого взаимодействия необходима, так как объект учений – котельная, она критически важна для инфраструктуры железнодорожной станции, – акцентировал Дмитрий Валерьевич.

Нас встретил мастер производственного участка котельной на станции Инская Владимир Колпаков, который гостеприимно провёл по ней небольшую экскурсию. Мало того, что объект это важный – обеспечи-

вает теплом и горячей водой несколько железнодорожных предприятий Инского узла, он ещё и немаленький – целых три этажа. Владимир Васильевич работает здесь почти 17 лет и переживает за своё дело, как каждый от-

ветственный руководитель. В его подчинении 20 человек, постоянно работающих на объекте, который ввиду наличия здесь газового снабжения относится к объектам повышенной пожарной опасности.

– Так что ежегодно с работниками пожарного поезда отработываем действия по эвакуации персонала и тушению «возгораний», – рассказал Владимир Колпаков.

Действия пожарных оценивал заместитель начальника Новосибирского отряда ведомственной охраны по пожарно-технической части Вадим Балашов.

– У нас работают 6 пожарных поездов, которые ежегодно отработывают действия по тушению пожара на тех или иных закреплённых за ними объектах, – сообщил Вадим Николаевич. – Кстати, 15 мая этого года исполнилось 100 лет со дня создания пожарных поездов.

Вадим Балашов отметил, что целью проведения нынешних пожарно-тактических учений

является повышение боеготовности расчёта пожарного поезда станции Инская, совершенствование навыков командного состава и работников по управлению силами и средствами. А также на этом объекте в первый раз отработывается взаимодействие трёх структур, представляющих ОАО «РЖД», Новосибирский отряд ведомственной охраны и районное подразделение МЧС России.

«Пожертвовать» решили электродвигателем одного из насосов котельной. По легенде учений, именно он вышел из строя и загорелся. Как положено по инструкции, Владимир Колпаков уведомил дежурного по станции о «пожаре», организовал эвакуацию людей в безопасное место и «отключил электроэнергию» на объекте. К зданию почти одновременно прибыли пожарный поезд станции Инская и пожарная автоцистерна 7-й пожарной части Первомайского района города Новосибирска.

ЗА ЛЮБИМОЙ ГАЗЕТОЙ – В ЛИЧНЫЙ КАБИНЕТ*

*только для пенсионеров ОАО «РЖД»

ТЕПЕРЬ ЧИТАТЬ НАШИ ПЯТНИЧНЫЕ ВЫПУСКИ МОЖНО В ЛИЧНОМ КАБИНЕТЕ НА «СЕРВИСНОМ ПОРТАЛЕ ПЕНСИОНЕРА ОАО «РЖД»

<https://portal.pochet.ru/>



Нажимая на кнопку «Скачать» или «Смотреть выпуск» Вы соглашаетесь с предоставлением Вам бесплатной (льготной) подписки на электронные версии пятничного «Гудка» и Вашей дорожной газеты на срок до 31 декабря 2021 года

Смотреть выпуск

Скачать

ТЕХСОВЕТ

Главный ресурс, главная ценность

От эффективности использования персонала во многом зависит конечный результат деятельности магистрали

В минувшую пятницу, 21 мая, впервые как на железной дороге, так и на всей сети прошёл технико-технологический совет (ТТС), посвящённый повышению эффективности использования трудовых и иных ресурсов.

– Учитывая, что главная ценность нашей компании – это сотрудники, от эффективности использования трудовых ресурсов во многом зависит конечный результат нашей деятельности, – сказал начальник железной дороги Александр Грицай, открывая совещание. – При этом, вопреки мнению ряда руководителей, повышение эффективности вовсе не предполагает однозначного сокращения штата сотрудников. Все производственные процессы должны быть подкреплены необходимой численностью персонала, количеством техники и т.д.

Александр Валерьевич также напомнил о задаче постоянного роста производительности труда, стоящей перед дорогой и холдингом, что делает повышение эффективности труда каждого отдельного сотрудника ещё более актуальным вопросом. Резерв руководитель магистрали видит в пересмотре многих нормативных документов, отдельные пункты которых давно утратили актуальность, а также в межфункциональном уровне взаимодействия различных служб и дирекций.

На решение всех этих задач ориентирован центр повышения эффективности труда персонала, созданный на магистрали полтора года назад. Начальник центра Алексей Козловский сообщил, что по итогам территориальных ТТС был сформирован сводный план повышения эффективности трудовых и иных ресурсов на дороге. Он включил в себя более 170 мероприятий.

Резервы для роста эффективности обнаружены во всех основных хозяйствах.

Так, по итогам анализа работы путейцев в технологические «окна» сформированы предложения, касающиеся предоставления технологических «окон» только с фиксированным временем начала и завершения работ. Еженедельные совместные короткие планёрки с участием руководителей предприятий инфраструктурного блока позволят синхронизировать планирование работ в «окна».

– Реализация этих предложений позволит снизить потери в ожидании разрешения поездного диспетчера, которые составляют более 20% от рабочего времени монтажника пути в период «окна», – отметил Алексей Леонтьевич.

Региональной дирекции по энергообеспечению рекомендовано перевести машиниста автомотрисы АДМ на работу в «одно лицо». Доля рабочего времени электромонтёров ЭЧК при работе на контактной сети при этом увеличится с 17% до 22%.

В службе вагонного хозяйства планируется избавиться от потерь путём совмещения профессий, в частности, составителя поездов и машиниста хоппер-дозаторной вертушки: проба тормозов плюс технический осмотр. Сформированные учебные группы из составителей поездов и машинистов железнодорожно-строительных машин планируется обучить по новому формату, который предполагает как очное, так и дистанционное обучение. Комбинированный формат позволит снизить отвлечения работников.



Техсовет, посвящённый повышению эффективности использования трудовых и иных ресурсов, прошёл на магистрали впервые

Исключить вечерние планёрные и дублирующие друг друга совещания, а при обслуживании и проверке устройств сигнализации, централизации и блокировки вне графика назначать последующий срок проверки согласно установленной периодичности, – таковы предложения по службе автоматики и телемеханики.

Интересная техническая идея родилась в локомотивном комплексе. Исследование затрат подготовительно-заключительного времени локомотивных бригад на станциях Москва и Бара-

бинск показало, что трудозатраты на сокращённую пробу тормозов транзитного поезда без смены локомотива составляют 9 минут при норме 14. Эта пятиминутная экономия в итоге превращается в потери, которые выражаются в ожидании бригадой отправления. В хозяйстве решили в качестве эксперимента усовершенствовать технологию смены локомотивных бригад при работе с транзитными поездами на станции Барабинск. Годовой экономический эффект ожидается в районе 3 млн руб.

Сводный план повышения эффективности трудовых и иных ресурсов на дороге включил в себя более 170 мероприятий

В региональной дирекции управления движением рассмотрели возможность совмещения коммерческого и технического осмотра грузовых поездов в парках прибытия станции Москва. По мнению рабочей группы, это не приведёт к существенному росту трудозатрат осмотрщиков-ремонтников вагонов, поскольку методика проведения двух видов осмотра во многом схожа.

Это лишь малая часть предложений, которые смогут достичь существенного роста производитель-

ности труда и экономии трудовых и других ресурсов. Алексей Козловский также отметил, что выявлять потери рабочего времени и разрабатывать корректирующие мероприятия получается гораздо плодотворнее на линейном и межфункциональном уровне.

Главный инженер магистрали Андрей Черевко отметил, что в должностных обязанностях по ряду профессий явно прослеживается дисбаланс: если одни работники заняты реальным трудом порой лишь несколько часов в смену, то другие чисто физически не способны справиться со всеми возложенными задачами в срок.

– Что касается совмещения профессий, почему бы нам уже на стадии обучения в наших учебных центрах не готовить работников сразу по двум профессиям? Это немного увеличит время обучения, зато мы получим работника с более широким функционалом, не требующего дополнительного обучения, – отметил Андрей Иванович.

В конце мероприятия Александр Грицай призвал коллег смелее предлагать изменения в регламентирующие документы, которые бы устранили барьеры для роста эффективности работы в отрасли:

– Сегодняшний техсовет – это первая ступень в системном рассмотрении данных вопросов на постоянной основе. Иного выхода у нас нет.

Александр Матвеев

УЧЕНИЕ

Отработали взаимодействие



В «тушении» пожара участвовали два расчёта огнеборцев

>Начало

Два расчёта огнеборцев, проложив пожарные рукава, вошли в котельную и, проведя разведку, приступили к тушению. Действовали слаженно – пока одна группа локализовала очаг возгорания, не давая огню распространяться, другая ликвидировала пожар на электродвигателе.

Учитывая, что автоцистерна может перевозить довольно ограниченный запас воды, с помощью дополнительных рукавов для неё была организована подача воды из цистерны пожарного поезда. Так удалось задействовать в тушении пожара больше технических средств.

– Подобные учения – это хорошая возможность и потрениро-

вать личный состав, и изучить потенциально пожароопасные объекты в районе. В апреле мы проводили учения на Новосибирском стрелочном заводе, а сегодня тренируемся здесь. Это важно и для пожарных нашей части, и для работников пожарной части железнодорожного транспорта, – отметил заместитель начальника 7-й пожарной части Первомайского района города Новосибирска Александр Федько, руководивший на учениях действиями расчёта МЧС.

По словам Дмитрия Иванова, цель учений была достигнута. И это важно как для подготовки пожарных расчётов, так и для обеспечения безопасности сотрудников и оборудования железнодорожных объектов.

Олег Таран

ИНИЦИАТИВА

Игра на знания и честность



Первый заместитель председателя дорпрофжела Сергей Ращукин (второй слева) и заместитель начальника центра научно-технической информации и библиотек Елена Мальцева поздравили призёров квиза Давида Хачатурянца (слева) и Вячеслава Смоленцева (второй справа)

На этой неделе в Западно-Сибирском центре научно-технической информации и библиотек состоялось награждение победителя и призёров второго в этом году квиза на знание истории железнодорожного транспорта, посвящённого 125-летию Западно-Сибирской магистрали.

Во второй игре приняло участие 55 железнодорожников. Она проходила дистанционно. Каждый участник регистрировался под своим ником, рейтинг которых на протяжении игры фиксировался в специальной программе. Всего было задано 35 вопросов, на каждый из которых требовалось дать ответ в течение 30 секунд.

– Если на какой-то вопрос многие участники отвечали правильно, то учитывалась ещё и скорость подачи ответов, – рассказала «Транссибу» заместитель начальника Западно-Сибирского центра научно-технической информации и библиотек Елена Мальцева.

Занявший 3-е место в квизе учитель истории школы интерната № 19 ОАО «РЖД» Давид Хачатурянец приехал получать приз из Новокузнецка.

Как отметил Давид Андреевич, вопросы были составлены так, что надо знать не только историю Западно-Сибирской железной дороги, но и специфику отдельных отраслей. Соответственно, по ходу квиза были вопросы, касающиеся, например, работы движущих или работников путевого хозяйства. Также ряд вопросов был на знание предметов и атрибутики железной дороги и личностей.

– Навероятно интересно было наблюдать, как твой игровой ник то взлетает, то падает в таблице рейтинга, – поделился впечатлениями преподаватель. – Вопросы были сложные. Эта игра нацелена на то, что человек, действительно, должен обладать знаниями. Загуглить вопрос в интернете или посмотреть ответ в энциклопедиях было невозможно: на это элементарно не хватало времени. К тому же формулировки вопросов сами по себе были достаточно развёрнутыми. Один вопрос мне запомнился особенно: на какой горе в Кемеровской области стоит памятник-паровоз Эм 715-12?

Немногие участники смогли дать на него правильный ответ. Это гора Семёфорная на станции Мундыбаш.

Занявший 2-е место приёмосдатчик почтовой экспедиции административно-хозяйственного центра железной дороги Вячеслав Смоленцев даже и не пытался посмотреть где-то ответ, поскольку считает, что так поступать не интересно. Гораздо приятнее отвечать на вопросы самому, проверяя собственные знания.

Викторина очень понравилась и победителю – поездному диспетчеру Западно-Сибирской дирекции управления движением Павлу Коваленко. Он ответил на все вопросы, касающиеся личности Ивана Ефимовича Трубинова, руководившего Западно-Сибирской магистралью в 1973–1983 годах, столетие со дня рождения которого отмечалось в апреле текущего года.

Наградил призёров 26 мая первый заместитель председателя дорпрофжела Сергей Ращукин.

– Этот конкурс – не ЕГЭ, где даются варианты ответов. Чтобы победить в нашем квизе, надо обладать знаниями, много читать – в общем, быть человеком образованным и стремящимся чего-то добиться в жизни, – считает Сергей Юрьевич.

Яна Доля

ОТРАСЛЕВАЯ ПЕНСИЯ – ВАШЕ ПРЕИМУЩЕСТВО

БЛАГОСОСТОЯНИЕ
НЕГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПЕНСИОННЫЙ ФОНД

В чем особенность корпоративной пенсионной системы ОАО «РЖД»?

Почти половина вашей будущей ежемесячной корпоративной пенсии формируется за счет взносов компании, в которой вы работаете.

КОПИТЬ ВМЕСТЕ С РАБОТОДАТЕЛЕМ – ВЫГОДНО!



В основе успеха машиниста лежат знания



Коллеги по депо знают Рисвана Имяминова как автора инновационного метода ведения поездов

Машинист электровазона эксплуатационного локомотивного депо Омск Рисван Имяминов – передовик во всестороннем понимании этого слова. Он не только вот уже три десятка лет не допускает браков и нарушений трудовой и технологической дисциплины, но и творчески подходит к своей профессии, регулярно выдвигая рационализаторские предложения. 11 мая омский машинист Указом президента Российской Федерации награждён медалью «За развитие железных дорог».

Трудовая поступь омича в локомотивном комплексе магистралей началась в 1986 году, после окончания местного железнодорожного училища. В роду у меня не было железнодорожников, но профессией машиниста я бредил с детства. Мы жили неподалёку от железной дороги, и я всегда с завистью глядел на тех, кто управляет огромными электровазонами и тепловозами, – вспоминает Рисван Анварович.

Сегодня у Имяминова второй класс квалификации, он отмечен знаком «За безаварийный пробег на локомотиве 100000 км», нагрудным знаком «Лучший машинист» III степени, Благодарностью министра

транспорта РФ и рядом других наград. Что же позволило сибирскому железнодорожнику достичь такого признания?

Факторов немало. Коллеги по депо знают Рисвана Имяминова как автора инновационного метода ведения поездов.

– Суть метода заключается в тщательном изучении профиля пути и последующем ведении состава с учётом этого. Регулируя скорость в зависимости от профиля пути, мы можем рационально использовать мощность локомотива и неплохо экономить топливно-энергетические ресурсы, – говорит машинист.

В 2016–2020 годах благодаря этому методу омскому железнодорожнику удалось сэкономить порядка 200 тыс. кВт·ч электроэнергии. В денежном эквиваленте это более миллиона рублей. Не замыкаясь на своих показателях, Рисван Анварович делится опытом и идеями с коллегами на технических занятиях, проводимых в депо.

Имяминов всегда критично и творчески смотрел на свой ежедневный труд. За время работы он написал более 100 рационализаторских предложений в своё локомотивное депо, Омский государственный университет путей сообщения и Научно-исследовательский ин-

ститут технологии, контроля и диагностики железнодорожного транспорта. Самые востребованные из них направлены на сокращение сроков расследования сбоев в работе приборов безопасности и рельсовой цепи, а также разработку алгоритма работы локомотивов новых серий и создание учебных пособий для них.

Благодаря высокому профессионализму и опыту работы Рисван Имяминов грамотно и оперативно действует в нестандартных ситуациях, например, когда неожиданно возникают неисправности электровазона.

– Таких эпизодов было немало, но все, слава Богу, заканчивались благополучно. Вспоминать о них не хотел бы – для машиниста это нечто вроде плохой приметы, – улыбается железнодорожник.

Но и это ещё не всё. Рисван Анварович охотно передаёт свой богатый опыт молодым работникам. За последние 5 лет он подготовил к самостоятельной работе 6 машинистов электровазона, которые и сегодня успешно трудятся в депо.

По словам Рисвана Имяминова, в основе любых умений машиниста лежат знания. Без знаний никакие врождённые и приобретённые качества не помогут выбиться в передовики.

Александр Матвеев

Мастер тепла

За последние 4 года инской железнодорожник подал 7 рационализаторских предложений, 5 из которых внедрены в производство

Иван Денк, оператор котельной локомотивного депо станции Инская Западно-Сибирской дирекции по тепловодоснабжению, более четверти века трудится на магистральной. Все эти годы он искренне предан выбранному делу. В конце апреля губернатор Новосибирской области Андрей Травников вручил ему государственную награду – Благодарность президента Российской Федерации.

По своему первому образованию Иван Викторович – автослесарь. Сразу после окончания училища ушёл в армию. На службе посещал курсы по обучению на оператора паровых силовых установок. Азы новой профессии постигал в газовой котельной, что находилась на территории части.

После возвращения домой парень устроился в одну из котельных Новосибирска. Она относилась к силикатному комбинату и работала на железобетонные полигоны. В 1992 году пришёл на должность машиниста (кочегара) угольной районной котельной на станции Новосибирск-Главный. Так и началась деятельность Ивана Денка на железнодорожном транспорте.

С каждым годом росло и приумножалось его мастерство, особенно в рациональном использовании топливно-энергетических ресурсов. К примеру, в 2017–2018 годах, благодаря личному вкладу Ивана Викторовича, коллектив котельной справился с поставленными задачами и сэконобил 1188 тонн угля.

В 2018 году Иван Денк переведён на должность оператора котельной локомотивного депо на станции Инская. Она обеспечивает объекты одного из крупнейших в стране железнодорожных узлов тепловой энергией, горячим водоснабжением и паром на технологические нужды.

– Важно отслеживать исправность водогрейных и паровых котлов различных систем. Недопустимо оставить тех же локомотивчиков или вагончиков без горячей воды или отопления. Поэтому проводим профилактику, поддерживаем исправность предохранительных клапанов, задвижек, автоматики. Конечно, иногда случаются непредвиденные ситуации с отключением котельного агрегата. Для таких случаев в резерве есть ещё один котёл, который не позволяет остудить систему отопления, – рассказал «Транссиб» Иван Денк.

Трудовые заслуги указаны в характеристике железнодорожника. В пример приведём следующие строки: «Благодаря работе коллектива и личному вкладу Ивана Викторовича, в 2019 году удалось достичь экономии расхода топлива в 284,1 тыс. кубических метров, за счёт качественного и эффективного регулирования котельного оборудования. Это позволило максимально рационально использовать топливно-энергетические ресурсы в технологическом процессе производства тепловой энергии».

Активное участие оператор котельной принимает в рационализаторской дея-



Свою награду Иван Денк разделяет с коллективом своего предприятия, справедливо полагая, что «один в поле не воин»

тельности. За последние 4 года им подано 7 рационализаторских предложений, 5 из которых успешно внедрены и используются в настоящее время. Одна из новаций – переход с периодической продувки котла на непрерывную. Благодаря такому решению удалось значительно снизить потери котловой воды. Непрерывная продувка обеспечивает постоянный отвод растворённых в воде солей, предотвращая образование отложений на внутренних поверхностях

За многолетний и добросовестный труд Иван Викторович был награждён юбилейным нагрудным знаком «175 лет железным дорогам России» и памятным знаком «За труд на благо города в честь 125-летия со дня основания Новосибирска». Имеет благодарность от начальника железной дороги.

О том, что в скором времени он будет удостоен государственной награды, Иван Викторович узнал от коллег. На одной из

Любовь к железной дороге Иван Денк привил и своему сыну Виктору. Сегодня тот работает электромонтёром на станции Инская

нагрева, и удаление шлама из нижних точек агрегата.

Не оставляет без внимания железнодорожник и процесс адаптации молодых сотрудников на производстве. Свои знания и навыки он передал 6 специалистам. А самое главное – привил ответственность и добросовестное отношение к труду. Большое влияние оказал и на своего сына Виктора, который пошёл по стопам отца. Сегодня Денк-младший работает электромонтёром на станции Инская.

планёрок телеграмму с текстом указа о награждении перед всем коллективом зачитали мастера, что сделало этот момент более торжественным.

– Приятно получить награду такого уровня. Но считаю, что принадлежит она не мне одному, а всему коллективу. Один работник не достиг бы такого успеха самостоятельно, ведь высокий результат нашей деятельности – слаженная работа всех сотрудников, – не без скромности говорит Иван Викторович.

Наталья Кулакова

ИНФОРМАЦИЯ

«Моё рабочее место – сварочный пост»

В последнюю пятницу мая в России отмечается День сварщика. Накануне профессионального праздника секретами своего ремесла поделился Сергей Сопыряев, электрогазосварщик сервисного локомотивного депо Барабинск филиала «Западно-Сибирский» ООО «ЛокоТех-Сервис».

– Сергей, почему вы выбрали профессию сварщика?

– Сколько себя помню, меня всегда интересовало электричество. Поэтому и видел себя в профессии, связанной с ним. Изначально планировал учиться на электрика. Однако, поразмыслив, решил немного расширить профессиональный горизонт. Поступил в профессиональное училище № 8 в городе Куйбышеве, где и обучался сварочному делу.

– Как вы оказались на железной дороге? Поделитесь историей трудоустройства в сервисное локомотивное депо Барабинск.

– До того, как я пришёл в депо, несколько лет трудился на стройке. Работал вахтовым методом, таким образом объездил практически весь Сибирский федеральный округ. По семейным обстоятельствам работу пришлось сменить. Тогда и задумался о железной дороге. Обратился в отдел кадров локомотивного депо, где и узнал, что требуются работники моего профиля. В депо Барабинск я тружусь вот уже 13 лет.

– Как выглядит рабочий день электрогазосварщика?

– Рабочая смена начинается с планёрки в 8 часов утра. К этому времени мастер уже определил работы на день, но буквально в следующие минуты все планы могут поменяться. Например, придёт электровагон, который требует срочного ремонта. Никогда не знаю, с чем столкнусь сегодня. Этим мне и нравится моя работа.

– Без какого оборудования и материала вам нельзя обойтись?

– Моё рабочее место – сварочный пост. Здесь я восстанавливаю детали электровазона. С инвертором, что работает от розетки, выезжаю в цеха к самим локомотивам для устранения неисправностей. Всё зависит от металла. В сварочных работах использую кислород и пропан, что в народе называют автогенном. Этим газом наплавляю детали из латуны и меди. Аргоновой установкой варю алюминий.



В сервисном локомотивном депо Барабинск Сергей Сопыряев трудится 13 лет

– Расскажите о своей семье. Чем занимаетесь во вне рабочее время?

– Супруга Юлия Сергеевна работает бухгалтером в одной из фирм Новосибирска. Подрастают двое детей. Дочке Арине всего 3 годика. Сын Дмитрий – ученик 4-го класса, круглый отличник. Уже сегодня он размышляет о будущей профессии и часто спрашивает меня о железной дороге.

– Все свободное время провожу с детьми и женой, вместе выезжаем на природу. А летом отправляемся на дачу. В планах – достроить террасу, баню и создать настоящий семейный уют.

– В преддверии Дня сварщика что пожелаете коллегам?

– Дорогим коллегам желаю профессиональных успехов. Достичь новых вершин и заветных целей. Стремиться познавать новое, ведь каждый год меняется оборудование и сама специфика работы. И, конечно, крепкого сибирского здоровья, что в реалиях сегодняшнего дня стоит на первом месте.

Беседовала Наталья Кулакова

ХОББИ

Железнодорожник в роли Фигаро

Монтёр пути Тайгинской станции пути Олег Козицкий играет в любительских театрах с детства. На прошлой неделе Олег Алексеевич принял участие в театрализованном представлении, поставленном для выпускников школы села Поломошное.

Труппа театра «Встреча», а также сами ученики представили юмористическую версию освоения Сибири. Олегу Козицкому досталась роль хана Кучума. Как пояснил «Транссибу» железнодорожник, художественный руководитель театра Юлия Тымчак – учитель истории. Поэтому она не упускает возможности просвещать школьников доступными средствами.

Все костюмы и декорации артисты театра делают сами. Сами же оплачивают гастрольные поездки, затраты на которые удаётся окупить продажей билетов. Последний спектакль, с которым выезжала труппа, – «Аллилуйя любви». Выступали артисты в Поломошенском сельском доме культуры. Спектакль был создан по мотивам знаменитой рок-оперы Алексея Рыбникова «Юнона и Авось». Некоторые песни артисты «Встречи» исполняли сами и танцевали, что говорит об их универсальности и многогранности.

Помимо «Аллилуйя любви», Олег Козицкий занят в спектаклях «Эликсир любви» по оригинальному сценарию их режиссёра, «Вечера на хуторе близ Диканьки», «Обыкновенное чудо» и «Фигаро», в кото-



Олег Козицкий со своими партнёрами по труппе после спектакля «Аллилуйя любви»

ром железнодорожник сыграл главную роль.

– Первый выход на сцену в роли Фигаро запомнился неопытным волнением, ведь это была моя первая главная роль, – признался Олег Алексеевич. Актёрская игра нравится железнодорожнику тем, что помогает раскрыться: – Актёрство сильно поддерживает в эмоциональном плане. Как только ты приходишь на репетицию или на спектакль, то сразу забываешь обо всём. Помогает оно скрасить трудовые будни: работаешь на путях, а потом раз – и бросишь какую-нибудь фразу из спектакля. Ребята сразу реагируют: смеются.

При этом игра в театре несколько не отвлекает Олега Козицкого от работы. Тексты и роли он разучивает либо в обеденный перерыв, либо вечером дома.

На спектакли с участием самодельного артиста часто приходят его коллеги-железнодорожники. Монтёр пути Евгений Авдеенко характеризует Козицкого как замечательного артиста. А бывшему бригадиру пути Борису Рахимову спектакль «Аллилуйя любви» театра «Встречи» понравился даже больше, чем его аналоговый оригинал «Юнона и Авось» с Николаем Караченцовым в главной роли.

Яна Доля

УСПЕХ

«Я не верю в «несчастливые» номера»

Машинист компрессорных установок Алтайской дистанции сигнализации, централизации и блокировки Евгения Васильева одержала победу в краевом легкоатлетическом забеге «Кольцо Победы-2021», который прошёл 9 мая в Барнауле.

Евгения Васильева рассказала «Транссибу», что участвует в таких забегах с 15 лет. Регламент соревнований позволяет принимать в них участие легкоатлетам самого разного возраста.

– В «Кольце Победы» бегут и 80-летние ветераны, – говорит железнодорожница. – Но, конечно, для тех, кто постарше, была фора – они выбегали пораньше. Подросткам дистанцию сделали меньше – 2 км. Ну а я преодолела в основной группе положенные 5 км. К финишу прибежала первой.

По словам спортсменки, этот забег для неё стал обязательным не только как способ поддержания физической формы, но ещё и как дань памяти фронтовикам и труженикам тыла.

Надо сказать, что «Кольцо Победы» – далеко не единственное состязание, в котором старается принимать участие Евгения Васильева. 23 мая она бежала на легкоатлетических соревнованиях Алтайского края, где финишировала второй. В ближайших планах – участие в массовом забеге «Зелёная миля», который состоится в конце мая.

Железнодорожница старается следить за официальными спортивными календарём Алтайского края. Бегаёт также в таких соревнованиях, как «Российский азимут» и «Кросс нации». Старается участвовать в полумарафонах – Томском и Новосибирском.

– Раньше «Кросс нации» проводился более представительно, – рассказывает Евгения. – Я помню то время, когда после выступления в своих городах трёх сильнейших бегунов от всех регионов отправляли в Москву на финал. Там собирались 200–300 лучших легкоатлетов страны, представителей массового спорта, и это был действительно грандиозный «Кросс нации». Когда я участвовала в таком финале, мне было 17 лет, но воспоминания о нём живы до сих пор.

Евгения признаётся, что участие в региональных соревнованиях позволяет ей поддерживать физическую форму, проверять свою подготовку к спортивному сезону на магистрали, отрабатывать какие-то тактические новинки.

– Что касается диеты перед соревнованиями, то за 2–3 часа до них я стараюсь съесть кашу и небольшую бутерброд, – делится своими секретами спортсменка. – Жареное, солёное, колбасу лучше не есть. Воду пью обычную, без газа и добавок. Ну а перед полумарафонами налегаю на углеводы.

А по поводу талисманов и примет, «необходимых» для победы, Евгения Васильева сказала следующее:

– Чёрные кошки и развязавшиеся шнурки меня никогда не останавливали. И в «несчастливые» цифры я не верю, поэтому какой номер выдаёт перед забегом, с тем спокойно и бегу. Думаю, что для спортсмена важнее суеверий уверенность в себе, вера в свою победу и полная самоотдача в борьбе за результат.

Олег Таран



Евгения Васильева с дочкой Варварой на пьедестале почёта

КРЕДИТ НАЛИЧНЫМИ НА ЛЮБЫЕ ЦЕЛИ

5,5%* годовых в рублях

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ОГРАНИЧЕНО!

и на погашение кредитов других банков

* 5,5% - акции с 05.04.2021 по 30.06.2021 в рамках продуктов «Промисл» и «Финансирование», при сумме кредита 1000 т.р. - 2000 т.р., для клиентов, получающих заработную плату на счёт карты Банка, клиента, имеющего кредитную историю в Банке, а также сотрудничающих ТК, ООО, госкорпорациями и программ страхования заключивших на срок кредитного договора. Срок кредита: 13-60 мес. Стоимость обслуживания: 4,0% от суммы кредита на момент выдачи. По продукту «Финансирование» производится повышение годовой процентной ставки на 5% в случае, если в течение 30 календарных дней с даты выдачи кредита заемщик не предоставляет справку о погашении основной задолженности по всем refinансированным кредитам и действует до предоставления справки. Подробные условия предоставления кредитных продуктов на сайте www.metallinvestbank.ru или в офисе Банка. Не является публичной офертой. Действительно на 13.05.2021.

г. Новосибирск
ул. Советская, д. 8
(383) 363-59-49

www.metallinvestbank.ru

Реклама

ТРАНССИБ № 20
28 мая 2021 года

Отраслевое СМИ
Учредители: Открытое акционерное общество «Российские железные дороги», Общественная организация – Дорожная территориальная организация Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей на Западно-Сибирской железной дороге
Издатель: АО «Издательский дом «Гудок»

Газета зарегистрирована Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор). Свидетельство ПИ № ФС 77-52535 от 21 января 2013 г.

ТРАДИЦИЯ

Секунда до победы



Шахматный турнир проводится по олимпийской системе, а это значит, что проигравший – выбывает

>Начало!

А вот в личном первенстве победителя между ними нет: то один выиграет, то другой. В этот раз лидерство осталось за Сергеем Николаевичем.

– Я изначально настроился на быструю партию. Играл белыми, а после того, как он «зевнул» пешку, уже был уверен, что

сибирского техникума железнодорожного транспорта Максим Кизим. Он признался, что не рассчитывал на победу в турнире, хотя играет в шахматы уже 8 лет. Напротив, молодой человек полагал, что уйдёт уже после первой игры. Впрочем, удача не зря вывела его в финал.

– Главным соперником оказался парень с моего отделения

В шахматы постоянно играем. В молодом возрасте этот спорт развивает мозг, а в старшем – держит в тонусе всё тело

выиграю, – поделился ветеран. – В шахматы постоянно играем. В молодом возрасте этот спорт развивает мозг, а в старшем – держит в тонусе всё тело. Поэтому сейчас в центрах поддержания здоровья пенсионерам, в том числе, предлагают заниматься с маленькими фигурами.

Конечно, студенты такие параллели ещё не проводят, а просто наслаждаются игрой. Лучшим в категории «работающая молодёжь» стал учащийся Ново-

Дмитрий Шимохин. Осенью, когда я поступил в техникум, он был первым, с кем я сыграл в шахматном турнире. Тогда выиграл он, теперь победа осталась за мной, – говорит призёр.

Но находкой турнира стали ребята с Новосибирской детской железной дороги (ДЖД). На заключительном этапе школьники сражались со студентами – участниками, значительно старше их. Тем не менее, юные железнодорожники вы-

играли почти все матчи, удивив организаторов и болельщиков. Особенно интригующей стала партия между студентом Новосибирского колледжа транспортных технологий имени Н.А. Лунина Алексеем Муляном и воспитанником ДЖД Артёмом Служаевым. Самый молодой участник состязаний оказался не так прост: он уже 5 лет всерьёз занимается шахматами, и за его плечами 85 официальных турниров.

– Это первый из моих турниров по олимпийской системе. Здесь один раз проиграл, и вылетаешь, – объяснил Артём. – В последней партии адреналин просто зашкалил. У меня ноги до сих пор трясутся. Я выиграл и по времени, и по позиции, но мог по времени и проиграть – разброс меньше, чем в одну секунду.

Несмотря на юный возраст, пятиклассник одержал победу в категории «учащаяся молодёжь».

Лучших игроков поздравил и вручил им дипломы и памятные сувениры начальники железной дороги Александр Грицай.

Дарья Доротова

ПРОЕКТ

Командная работа

Команда АО «Экспресс-пригород» вошла в десятку сильнейших в корпоративном этапе «Гонки героев URBAN». Проект впервые организован в Новосибирске и состоялся 22 мая на Михайловской набережной города.

Ранее проект успешно реализовывался в Москве и Санкт-Петербурге.

Этот увлекательный забег с препятствиями в городских условиях позволил команде АО «Экспресс-пригород», состоящей из пяти человек, бросить вызов себе и своим соперникам. Участникам «гонки героев» нужно

было покорить более 20 созданных организаторами крутых препятствий: это и сетки, и заборы, и ramпы, и шины – целый каскад крышесносных челленджей.

Это не первый опыт участия пригородной компании в таких забегах. В 2019 году представители АО «Экспресс-пригород» участвовали во всероссийском спортивном проекте «Гонка героев-2019» среди различных предприятий Новосибирска.

– Я регулярно занимаюсь спортом и участвую в различных состязаниях. Это возможность открыть себя с новой стороны. А командный дух является зало-

гом успеха всего спортивного коллектива, и этот опыт останется с нами навсегда, – говорит капитан команды, старший инспектор технологического контроля АО «Экспресс-пригород» Сергей Горлачев.

Поддерживая здоровый образ жизни и корпоративный дух компании, сотрудники АО «Экспресс-пригород» регулярно принимают участие во всероссийских, дорожных и городских спортивно-оздоровительных мероприятиях: спартакиадах, ежегодных всероссийских и благотворительных забегах, велозабегах, лыжных соревнованиях.

Алла Попова

МОЛОДЁЖЬ

Перспективный дебют

Осмотрщик вагонов эксплуатационного вагонного депо Тайга Константин Павлов в начале мая впервые участвовал в Кубке ОАО «РЖД» по футболу в формате 8x8. Дебют оказался успешным – молодой человек был признан лучшим защитником турнира.

– Константин, в чём секрет успешного старта на сетевых состязаниях?

– Наверное, в том, что я с детских лет увлекаюсь спортом. Отец по моей просьбе отвёл меня в спортивную секцию, и я с 6 до 9 лет занимался самбо, потом ещё год – боксом. А затем мне предложили поиграть в городских дворовых играх по мини-футболу. Занятия единоборствами дали мне хорошую физическую и психологическую закалку, я



Константин Павлов (слева) уверенно действовал против соперников

не боялся силовой борьбы с соперниками, и меня определили в защитники. В 2010 году на дворовых играх в Тайге меня признали лучшим защитником. Я понял, что играть в мини-футбол у меня получается лучше, и оставил бокс.

– Были мысли о том, чтобы заниматься этим видом спорта профессионально?

– Конечно, как и любой начинающий спортсмен, я мечтал достигнуть больших результатов, чем успехи на уровне города, района или области, которые со временем пришли. Меня даже пригласили в команду школы олимпийского резерва Кемеровской области.

Вместе с тем было и желание получить хорошую профессию, чтобы не зависеть от превратностей спортивной карьеры. Город наш – крупный железнодорожный узел, и профессия железнодорожника здесь в почёте. Я поступил в Тайгинский техникум железнодорожного транспорта. Получив диплом, в июле 2020 года пришёл на работу. Оказалось, что работая на магистрали, есть возможность продолжать заниматься любимым видом спорта.

– Каковы были первые впечатления, когда стали выступать на соревнованиях железнодорожников?

– Впервые я сыграл на дорожной спартакиаде в прошлом году за команду Кузбасского региона магистрали. Признаться честно, ожидал, что против нашей довольно молодой команды будут играть возрастные и малоподвижные мужчины. Но оказалось, что коллеги играли на довольно высоком уровне. Особенно сильно оказались спортсмены Алтайского региона, ставшие чемпионами. Мне было интересно попробовать себя в корпоративном спорте.

Новых впечатлений добавило выступление в формате футбола 8x8. Приходилось кое-что менять в своих действиях, приспосабливаться к другим правилам и к иному полю, гораздо большему, чем в мини-футболе. Я, можно сказать, учился по ходу игры.

Оказалось, руководство Новосибирского обособленного подразделения РЧС «Локомотив» меня заметило на тех соревнованиях, и когда я отработал год и неплохо выступил на дорожной спартакиаде 2021 года, пригласило в сборную дороги. Так я и попал на Кубок ОАО «РЖД».

– Что, на ваш взгляд, помогло победить команде Западно-Сибирской магистрали на этом турнире?

– Знаете, мой коллега по команде – защитник Алексей Бакланов предложил перед каждой игрой отжиматься по 30 раз. Он сказал, что это хорошая традиция, на удачу. Мы отжимались перед каждой встречей с соперником и все игры выиграли.

Ну а если серьёзно, конечно же, помог победить наш командный дух, чувство товарищества,работанное игровое мастерство и стремление к победе.

Беседавал Олег Таран

ФЕСТИВАЛЬ

Великолепная девятка



«Золотая» команда студентов железнодорожников

Команда Томского техникума железнодорожного транспорта заняла первое место на региональном этапе летнего фестиваля всероссийского физкультурно-спортивного комплекса «Готов к труду и обороне» (ГТО) среди обучающихся профессиональных образовательных организаций.

В соревнованиях, прошедших 19–21 мая в Томске, приняли участие 17 команд техникумов и колледжей Томской области.

В течение трёх дней студенты соревновались в таких испытаниях, как бег на 100, 2000, 3000 метров, метание спортивного снаряда массой 500 и 700 граммов, стрельба из пнев-

матической винтовки, плавание, сгибания-разгибания рук в упоре лёжа на полу, поднимание туловища из положения лёжа на спине, прыжки в длину с места толчком двумя ногами, а также наклоны вперёд из положения стоя с прямыми ногами на гимнастической скамье и челночном беге.

Будущие железнодорожники достойно выступили на этих соревнованиях. Команда из 9 человек, в которую вошли Денис Дедушев, Дмитрий Сиваков, Дмитрий Румянцев, Александр Гупенко, Степан Лоскутников, Кристина Заболотина, Яна Степкина, Севда Сулейманова и Диана Баслаева, дружно боролась на всех испытаниях, за каждую секунду, за каждый сантиметр. Помимо общей победы, в копилке техникума – ряд индивидуальных наград. Так, в личном зачёте победу одержал Денис Дедушев, а Дмитрий Сиваков занял второе место в 6-й ступени ГТО у юношей.

Иван Русяев

Адрес издателя: 105066, Москва, ул. Старая Басманная, д. 3/2, стр. 3
Адрес редакции: 630003, Новосибирск, ул. Саратовская, д. 13
Сайт: www.gudok.ru/zdr/180 E-mail: otvetsek-zsib@gudok.ru Подписной индекс: 5310

Директор филиала АО «Издательский дом «Гудок» – главный редактор газеты «Транссиб»: Роман В.В., тел.: (383) 229-23-74, тел. (факс): (383) 229-28-63
Заместитель главного редактора – ответственный секретарь: Михайлов М.С., тел.: (383) 229-28-66
Специальный корреспондент: Матвеев А.И., тел.: (383) 229-39-59
Ведущий корреспондент: Доротова Д.А., тел.: (383) 229-37-80
Корреспонденты: Кулакова Н.О., тел.: (383) 229-32-72, Таран О.В., тел.: (383) 229-30-99, Доля Я.В., тел.: (383) 229-39-24
Фотокорреспондент: Пермин М.С., тел.: (383) 229-36-57

Издание основано в 1920 году под названием «Молот». С марта 1998 года выходит под названием «Транссиб».

Распространяется в Новосибирской, Кемеровской, Омской, Томской областях и Алтайском крае.

4 страницы. Периодичность выхода – еженедельно по пятницам.

Время подписания в печать по графику: 27.05.2021, 18.00

Время подписания в печать фактически: 27.05.2021, 18.00

Свободная цена.

Заказ: 91 Тираж: 9669

Отпечатано: АО «Прайм Принт Новосибирск», Россия, 630105, г. Новосибирск, ул. Линейная, д. 14/1

Бумага газетная.

Заметки в рамках конкурса «Доска почёта», под рубрикой «Информация» являются партнёрскими материалами.

28 мая 2021 года №20
WWW.GUDOK.RU/ZDR/180

ЕЖЕНЕДЕЛЬНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ГАЗЕТА

ИТОГИ И ЗАДАЧИ

Задел на будущее

План по экономии затрат от реализации проектов бережливого производства за I квартал 2021 года на полигоне железной дороги выполнен на 130%



В числе лидеров по выполнению плана по экономии затрат от реализации проектов улучшения и по внедрению мультимедийных проектов – работники Западно-Сибирской дирекции управления движением

В I квартале текущего года на магистрали реализовано 66 проектов бережливого производства с оценённым экономическим эффектом на общую сумму 23 млн 252 тыс. руб. Итоги внедрения проектов улучшений подведены 27 апреля на заседании проектного офиса по бережливому производству под председательством главного инженера железной дороги Андрея Черевко, прошедшем в режиме аудио-конференции.

Как сообщил заместитель руководителя проектного офиса, начальник службы технической политики железной дороги Сергей Ешуков, план по экономии затрат от реализации проектов бережливого производства за I квартал 2021 года выполнен на 130%. Существенно перевыполнили плановые показатели Западно-Сибирская дирекция управления движением (244%), служба пути (238%), Западно-Сибирская дирекция пассажирских устройств (230%), Западно-Сибирская дирекция по энергообеспечению (146%), служба автоматики и телемеханики (134%).

План по экономии затрат от реализации проектов бережливого производства за два квартала проектного года также перевыполнен. Уже выполнены годовой план Западно-Сибирская дирекция тяги (155%), региональная дирекция управления движением (138%) и Новосибирский информационно-вычислительный центр (112%). Сергей Ешуков отметил, что при отсут-

ствии плана на 2021 проектный год приняли участие в реализации проектов бережливого производства Западно-Сибирская дирекция по ремонту тягового подвижного состава (внедрено 6 проектов с общим экономическим эффектом почти 300 тыс. руб.) и Западно-Сибирский центр фирменного транспортного обслуживания (один проект улучшения с экономическим эффектом 25 тыс. руб.).

» В хозяйствах магистрали разработано и внедрено 13 мультимедийных проектов с общим экономическим эффектом 3,9 млн руб.

В I квартале текущего года в хозяйствах магистрали разработано и внедрено 13 мультимедийных проектов бережливого производства с общим экономическим эффектом 3,9 млн руб. По 3 таким проектам реализовали в Западно-Сибирских дирекциях по энергообеспечению и управления движением, по одному – в службе ва-

гонного хозяйства, в региональных дирекциях пассажирских устройств, капитального ремонта и реконструкции объектов электрификации и электроснабжения, моторвагонного подвижного состава, снабжения, Новосибирской дирекции связи и Уральской дирекции по эксплуатации путей машин.

Начальник службы технической политики подчеркнул, что в IV квартале прошлого года и I квартале года нынешнего в региональных дирекциях тяги, управления движением, по тепловодоснабжению, снабжения, пассажирских устройств и капитального ремонта и реконструкции объектов электрификации и электроснабжения реализованы мультимедийные проекты с суммарным экономическим эффектом более 25% от плана на 2021 проектный год. В то время как служба автоматики и телемеханики, региональные дирекции по ремонту пути, по управлению терминально-складским комплексом, железнодорожных вокзалов, Новосибирский информационно-вычислительный центр не приняли участие в реализации мультимедийных проектов.

Заместитель руководителя проектного офиса, начальник службы экономики и финансов железной дороги Леонид Батеньков рассказал участникам проектного офиса о формировании и учёте средств фонда развития проектов бережливого производства ОАО «РЖД».

>Окончание|4

ИДЕЯ

Ремонт своими силами



Элементы горючего комплекса не заменяют, а ремонтируют

В Алтайской дистанции сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ) в I квартале текущего года внедрили проект бережливого производства «Обслуживание и ремонт пневматических клапанов КПВ350/12 НЗ управляющей аппаратуры в условиях цеха по ремонту электроприводов», сократив расходы на починку оборудования более чем на 90%.

Основным инструментом поддержания скоростного режима роспуска вагонов на сортировочных станциях является вагонный замедлитель. Как рассказал «Транссибу» главный инженер дистанции Игорь Алешин, управление вагонными замедлителями на станции Алтайская осуществляется с помощью аппаратуры воздухопроводов ВУПЗ-05Э.

Это оборудование дистанционно контролирует поток сжатого воздуха от компрессорной установки к вагонным замедлителям. В одном таком воздухопроводе размещаются 6 пневмоуправляемых клапанов КПВ3-50/12 НЗ, которые контролируют рабочий поток воздуха по трубопроводу в пневмосистеме. Нормальную работу самих клапанов осуществляют двумя электрораспределителями.

В рабочем состоянии клапаны КПВ3 должны обеспечивать определённый диапазон давления сжатого воздуха и не допускать торможения автоколебательного процесса повышения-сброса давления в пределах каждой ступени. Однако в процессе эксплуатации выявляются признаки неисправности клапанов. Например, негерметичность (утечка воздуха) или отсутствие срабатывания. Причиной этого может стать неплотное прилегание клапана к кольцу, заедание штока, излом возвратной пружины, повреждение уплотнительных колец и манжет.

Поскольку в настоящее время отсутствует документация и технология восстановления работоспособности клапанов, решено осуществлять их починку на базе цеха по ремонту электроприводов Алтайской дистанции СЦБ. Целесообразность такого технического обслуживания заключается в том, что процесс будет осуществляться на специально разработанном стенде. Вместе с этим на нём можно проводить все работы текущего ремонта с полной разборкой, дефектацией, восстановлением или заменой изношенных деталей с последующей сборкой, регулировкой, испытанием на стенде, а также с полимерным окрашиванием клапанов при капитальном ремонте.

>Окончание|4

ОПЫТ

Изменили режим

В I квартале 2021 года в Омском центре организации работы железнодорожных станций внедрён проект бережливого производства, позволивший на 50% снизить часы, отработанные сверх нормы, у дежурных по станции Левобережной.

Станция Левобережной по характеру работы является развозной. На ней производится только маневровая работа, связанная с подачей и уборкой местных вагонов на пути необходимого пользования ОАО «Сухоложскцемент» и ООО «ПКЦ «Промжелдортранс» в среднем до 100 вагонов в сутки.

В обязанности дежурного по станции Левобережной входит приготовление маршрутов приёма и отправления составов, маневровой работы по централизованному стрелочному переводу, осуществление закрепления вагонов, ведение пере-

говоров с машинистами поездных локомотивов, руководителями маневровой работы. Анализ загрузки дежурных по станции Левобережной показал «полезную» активность в течение смены на уровне 67%.

Оперативная рабочая группа под руководством начальника железнодорожной станции Омск-Северный Константин Воронцевича разработала проект бережливого производства «Оптимизация загрузки ДСП станции Левобережной за счёт изменения режима труда и отдыха». Как рассказала «Транссибу» ведущий технолог тех-

нологической группы центра Ольга Пьянова, суть проекта заключается в изменении режима труда и отдыха дежурных по станции Левобережной с обычного 4-сменного рабочего графика на дежурство с правом отдыха на рабочем месте в специально оборудованной комнате. Проект позволит дежурному персоналу полноценно отдыхать в пассивное время, а также осуществлять оплату труда работников согласно их нагрузке.

Годовой экономический эффект от реализации проекта улучшения превысит 150 тыс. руб.

Иван Русяев



Дежурный персонал теперь имеет право отдыха на рабочем месте в специально оборудованной комнате

НАША ПРАКТИКА

В три этапа

На территории пункта технического обслуживания вагонов Новосибирск-Главный эксплуатационного вагонного депо Инская завершена реализация проекта бережливого производства «Усовершенствование системы экипировки пассажирских вагонов водой».

Проблема для станции Новосибирск-Главный заключалась в следующем: по окончании заправки пассажирского вагона часть воды разливалась из водозаправочного рукава на путь и между путей. А это и дополнительный расход воды, и последующие затраты на очистку наледи. Кроме того, в зимний период вода, оставшаяся в рукаве, замерзает, поэтому экипировщикам приходится сливать её в межпутевое пространство. Это приводит к обледенению пути и технологических проходов осмотровиков.

Техническое решение проблемы было найдено: начальник ПТО Новосибирск-Главный Дмитрий Сильман предложил заменить двухходовой кран для перекрытия воды на трёхходовой.

– Благодаря этому после заправки вагоном водой время на закрытие крана сокращается в 7 раз: с 6 до 0,25 оборота ручки, – пояснил Дмитрий Михайлович. – Тем самым на путь попадает значительно меньше излишек воды, замерзание воды в водозаправочном рукаве также не происходит.

Экономический эффект составит 970 кубометров воды, или 60 тыс. руб. в год. К сентябрю запланирована замена кранов на всех водозаправочных колонках.



Заправка пассажирских вагонов водой работниками аутсорсинговой компании стала экономичной и экологичной

Проект получил дальнейшее развитие. В связи с тем, что основной объём потребляемой воды на перроне станции Новосибирск-Главный необходим для заправки проходящих поездов, сточные воды от перронного водоснабжения не сбрасываются в городскую систему водоотведения. Проблема была решена на

межфункциональном уровне: эксплуатационным вагонным депо Инская совместно с Новосибирским территориальным участком Западно-Сибирской дирекции по тепловодоснабжению. Работники территориального участка дирекции установили прибор учёта сточных вод. Это позволило учитывать фактический объём сточных вод, сбрасываемых в централизованную систему водоотведения, что, в свою очередь, приведёт к сокращению расходов за водоотведение. Годовой экономический эффект составит более 1 млн руб.

Наконец, на третьем этапе на ПТО Новосибирск-Главный провели модернизацию стойки фиксации водопроводных рукавов. Старая стойка имела ряд недостатков, в том числе плохая фиксация концов водопроводных рукавов, их возможное выпадение, риски падения стойки в колею и другие. Новая стационарная стойка решает все эти проблемы. Помимо жёсткой фиксации водозаправочного рукава, она оборудована крючком для навешивания головки рукава, её крышка для удобства работников дополнена возвратной пружинной, исключены риски падения стойки в колею пути, наконец, её вид гораздо более эстетичен. По результатам опытной эксплуатации новой стойки будет принято решение о замене всех аналогичных стоек на ПТО.

Добавим также, что на прошлой неделе руководитель магистрали Александр Грицай ознакомился с реализованным проектом и дал ему высокую оценку.

Александр Матвеев



ПОСТАВЩИК

ПРОЦЕСС



ПОТРЕБИТЕЛЬ

ПОТЕРИ

(работа, которая не добавляет ценности продукту)

НЕЗНАЧИМАЯ РАБОТА

(работа, которая не добавляет ценности продукту, но при текущем состоянии производства без неё обойтись невозможно)

ЗНАЧИМАЯ РАБОТА

(работа, которую необходимо выполнять для обеспечения требований потребителя и создания ценности)

! Прежде чем начинать строить карты, выясните, на каком именно семействе продуктов следует сфокусироваться – важном для потребителя

! Не следует отражать на карте все потоки, которые проходят через ваш цех/отдел/участок. Это возможно, если вы выпускаете один вид продукции, в противном случае рассмотрение всех потоков будет слишком сложным

ВИДЫ ПОТЕРЬ:



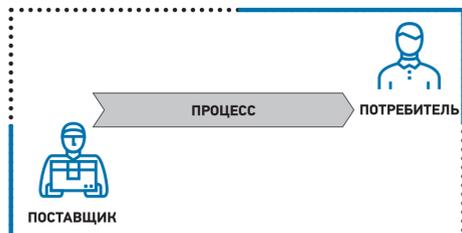
ПОТОК СОЗДАНИЯ ЦЕННОСТИ: КАРТИРОВАНИЕ

? ЗАЧЕМ ЭТО НУЖНО?

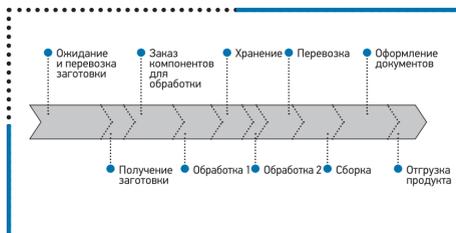
! Для визуализации процесса, выявления потерь и улучшения процесса

ПОТОК СОЗДАНИЯ ЦЕННОСТИ – ОПЕРАЦИИ В ПРОЦЕССЕ, НАПРАВЛЕННЫЕ НА ПРЕОБРАЗОВАНИЕ МАТЕРИАЛОВ И ИНФОРМАЦИИ В ПРОДУКТ ИЛИ УСЛУГУ ДЛЯ ПОТРЕБИТЕЛЯ

1 Выберите процесс, его границы и участников



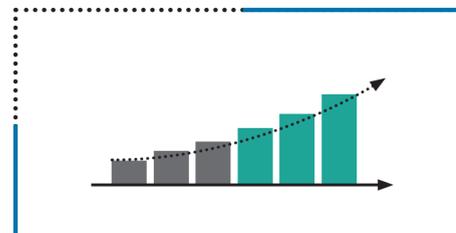
2 Определите и нанесите на карту последовательные шаги выполнения процесса



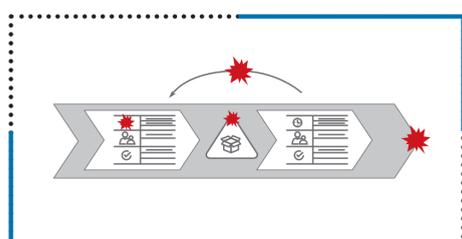
3 Нанесите на карту информационные потоки: Что? Когда? Кто? Как? Сколько времени?



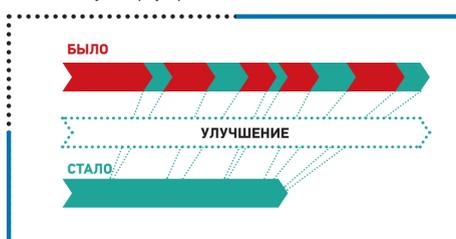
4 Мониторинг и оценка улучшений



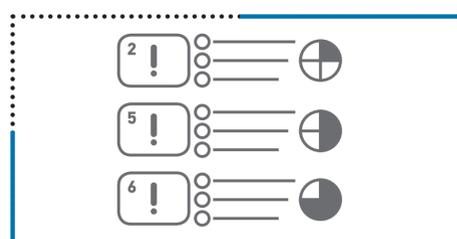
5 Обозначьте проблемы/потери каждого этапа



6 На основании описанного процесса определите мероприятия по его улучшению, нарисуйте целевую карту процесса



7 Выполните мероприятия, проведите процесс к целевому состоянию



8 Зафиксируйте изменённый процесс в технической документации



9 Сформируйте ежегодный план совершенствования потока создания ценности

УСТРАНЯЯ ПОТЕРИ, ПОВЫШАЕМ ЭФФЕКТИВНОСТЬ РАБОТЫ!

Область потока создания ценности	Задача создания ценности	Цели	График по месяцам	Ответственный сотрудник	Другие вовлечённые стороны и отделы	График проверок	
						Проверяющий	Дата

ПРАВИЛА СОЗДАНИЯ БЕРЕЖЛИВОГО ПОТОКА СОЗДАНИЯ ЦЕННОСТИ:

- Работайте в соответствии с вашим временем такта
- Создавайте непрерывный поток где только возможно
- Когда непрерывный поток нельзя распространить вверх по «течению», используйте «супермаркеты для управления производством»
- Старайтесь информировать о графике потребления только один производственный процесс
- Распределяйте производство различных продуктов равномерно по всему времени работы задающего ритм процесса.
- Выравнивайте производство разных продуктов (услуг)
- Создайте начальное вытягивание путём производства и вытягивания небольших партий, постепенно загружая работой задающий ритм процесс.
- Выравнивайте объём производства
- Развивайте способность делать «каждую деталь каждый день» (затем каждую смену, каждый час или каждую упаковку, палету), выполняя процессы вверх по потоку от задающего ритм процесса

РЕКОМЕНДУЕМЫЕ ФИЛЬМЫ



Мегазаводы: поезд Alstom



Мегазаводы: «Лего/Lego»



Мегазаводы: «Ниссан GT-R»



ПРОЕКТ

Дефект поможет
найти видеочамера

ПРОЕКТ БЕРЕЖЛИВОГО ПРОИЗВОДСТВА, РЕАЛИЗОВАННЫЙ в I квартале текущего года во Вхондинской дистанции электроснабжения, не столь значим по экономическому эффекту – всего 27 тыс. руб. в год. Привлекает элегантно решение, которое нашли железнодорожники для оптимизации производственного процесса.

При различных неисправностях контактной сети происходят повреждения токоприёмников локомотивов. Иной раз обнаруживают эти повреждения только при остановке поезда на очередной станции. При поступлении информации об обнаружении повреждения токоприёмника электрова энергодиспетчер даёт команду в районы контактной сети – выполнить обходы с осмотром с целью определения участка устройств контактной сети, на которых могло произойти повреждение токоприёмника.

– Зачастую для выявления отклонений от норм содержания устройств контактной сети требуется привлечение большого количества сотрудников. Учитывая значительную длину эксплуатационных участков, приходится задействовать автотранспортную технику, – рассказывает начальник Вхондинской дистанции электроснабжения Роман Шевкунов.



Теперь внеочередной осмотр контактной сети ведёт персонал только одного участка

К примеру, повреждение токоприёмника электрова, выехавшего из Карасука, обнаружили на станции Вхондинская. Путь следования поезда от границы с Карасукской дистанцией электроснабжения до границы с Омской дистанцией охватывает эксплуатационный участок, обслуживаемый персоналом пяти районов контактной сети Вхондинской дистанции. В этом случае на линию выходят электромеханики и электромонтёры районов контактной сети Карбышево-1, Стрела, Жатва, Любка и Иртышское – для осмотра устройств на станции базирования и на перегонах в обоих направлениях следования электроподвижного состава.

Входинские энергетики задумались: а нельзя ли «сюзить» район поисков участка, где был повреждён токоприёмник? Так родился проект бережливого производства «Видеонаблюдение для определения участка повреждения контактной сети через удалённый осмотр электрова в пути следования».

По словам начальника дистанции, для реализации проекта необходимо выполнить монтаж на жёстких поперечинах контактной сети готовых мобильных комплексов видеонаблюдения с уличной беспроводной видеочамерой и установить соответствующее мобильное приложение на смартфоны причастных работников для подключения к уличной беспроводной видеочамере и просмотру видеочамер.

– Использование систем видеонаблюдения, установленных на жёстких поперечинах контактной сети и в электропоездах, а также возможность подключения и просмотра видеозаписей с помощью мобильных приложений, позволит рационально распределить трудовые ресурсы, исключить непроизводительные потери времени, затрачиваемые в процессе обхода с осмотром устройств контактной сети, снизить эксплуатационные расходы на содержание автотранспортной техники. Помимо этого, имеется возможность осуществлять контроль за бригадами, работающими на устройствах контактной сети, – отмечает Роман Шевкунов.

После внедрения проекта улучшения при поступлении информации об обнаружении повреждения токоприёмника электрова энергодиспетчер, как и прежде, даёт команду в районы контактной сети для выполнения внеочередных обходов с осмотром. Только теперь для определения участка повреждения контактной подвески персоналом районов контактной сети производится просмотр видеочамер на пути следования электроподвижного состава, при этом известен номер поезда и время его прохождения.

– Для примера рассмотрим случай, когда после просмотра видеочамер определён участок повреждения токоприёмника в границах района контактной сети станции Иртышское, – рассказывает руководитель оперативной рабочей группы, главный инженер Вхондинской дистанции электроснабжения Александр Вдовин. – В этом случае отсутствует необходимость задействовать персонал остальных районов контактной сети, в чьих границах следовал указанный электроподвижной состав, для натурного обхода с осмотром устройств контактной сети.

Соответственно, снижаются непроизводительные потери времени при отыскании места повреждения устройств контактной сети. А годовой экономический эффект проекта улучшения, учитывая стоимость видеочамеры и затраты на её монтаж, превысит 27 тыс. руб.

Максим Михайлов

ЛИДЕРЫ ПЕРЕМЕН

Есть потенциал

Новации, позитивно влияющие на производственные процессы, не просто позволяют экономить ресурсы, но и улучшают условия труда работников



Кузбасские железнодорожники нашли пути уменьшения затрат при перевозке крупнотоннажных контейнеров

В I квартале 2021 года в Западно-Сибирской дирекции по управлению терминально-складским комплексом значительно выросло количество реализованных проектов бережливого производства по сравнению с показателями предыдущих лет.

По словам исполняющего обязанности главного инженера дирекции Александра Дёрина, в структурных подразделениях проводится системная работа по снижению непроизводственных потерь и повышению эффективности производственных процессов за счёт применения новаций.

– Реализация за первые три месяца текущего года сразу шести проектов бережливого производства говорит о том, что работники подразделений дирекции заинтересованы в такой работе, – отметил Александр Юрьевич. – Это позволило нам получить экономический эффект в размере свыше 340 тыс. руб., что более чем на 40 тыс. руб. превышает плановые показатели.

Заинтересованность сотрудников вызвана не только премияльным стимулированием их технической мысли, но и осознанием того, что новации, позитивно влияющие на производственные процессы, не просто позволяют экономить ресурсы, рабочее время и совершенствуют технологию, но и улучшают условия труда самих работников.

Александр Дёрин подчеркнул, что в I квартале лучших результатов в работе по внедрению проектов улучшений среди подразделений дирекции достигла Кемеровская механизированная дистанция погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций. Здесь реализовано два проекта улучшений с суммарным экономическим эффектом 116 тыс. руб.

Первый проект под названием «Секционирование освещения склада с заменой элементов освещения» был реализован в Новокузнецком транспортно-экспедиционном центре. Он позволил на 20% сократить расход электроэнергии на нужды освещения здания пакгауза на грузовом дворе станции Новокузнецк-Восточный.

Суть этого проекта следует из его названия. Дело в том, что до внедрения новации система освещения пакгауза площадью почти 1,5 тыс. квадратных метров была устроена таким образом, что с помощью рубильника происходило включение сразу всех светодиодных прожекторов в помещении.

– То есть освещались все секции склада, в то время как работы могли производиться в какой-то одной из них, – пояснил Александр Дёрин. – Это приводило к непроизводительному расходу электроэнергии.

Оперативная рабочая группа в составе главного инженера дистанции Александра Захарова (руководитель проекта), ведущего экономиста Ирины Артюх, инженера 1-й категории Надежды Крыловой, начальника производственного участка Константина Прокудина и ведущего технолога Ольги Утёмовой провела анализ производственного процесса и, выявив излишние затраты, предложила интересную идею.

В ходе реализации проекта бережливого производства был применён принцип секционирования системы освещения склада и переработана схема уже имеющегося в складе электроснабжения. Причём приобретения дополнительного оборудования для реализации секционированного освещения склада не потребовалось. В результате, разделение зон освещения склада на пять секций позволяет теперь включать освещение только в тех

секциях складского помещения, где производятся в данный момент работы.

– Благодаря реализации проекта удалось получить экономический эффект, превышающий 16 тыс. руб. в год, – отметил исполняющий обязанности главного инженера дирекции. – Несмотря на не очень большой экономический эффект, следует отметить широкие возможности для тиражирования данного проекта на других предприятиях, располагающих большими складскими помещениями.

Второй проект Кемеровской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций направлен на сокращение затрат при перевозке тяжёлых или крупногабаритных грузов.

– В настоящее время значительно вырос спрос на приём и отправку тяжёлых и крупногабаритных грузов весом нетто от 30 тонн в крупнотоннажных контейнерах, – подчеркнул Александр Дёрин.

На их перевозку автомобильным транспортом требуются дополнительные расходы по приобретению специальных разрешений на движение транс-

В подразделениях дирекции в первые три месяца года реализовано шесть проектов бережливого производства

портных средств с негабаритным грузом и оплате госпошлины. Для завоза и вывоза контейнеров на грузовых дворах дистанции применяются автомобили марки Renault PREMIUM, VOLVO FH-TRUCK 4x2 и VOLVO FM-TRUCK 6x4.

До внедрения проекта крупнотоннажные контейнеры весом от 30 тонн перевозились в основном на автомобилях марки Renault PREMIUM, VOLVO FH-TRUCK 4x2, оборудованных полуприцепами высотой 1,4 м. Для двух данных видов автотягачей требовались приобретение специальных разрешений и оплата госпошлины. На этих транспортных средствах устанавливались опознавательные знаки, дополнительное оборудование со специальными световыми огнями и проблесковыми маячками.

Оперативная рабочая группа под руководством главного инженера дистанции Александра Захарова, в состав которой вошли ведущий экономист Ирина Артюх, инженер 1-й категории Надежда Крылова, мастер участка производства Станислав Русин, ведущий технолог Ольга Утёмова, всесторонне изучив проблему, с целью сокращения затрат предложила весь объём грузов в крупнотоннажных контейнерах весом от 30 тонн перевозить только на автомобилях марки VOLVO FM-TRUCK 6x4, оборудованных полуприцепами высотой 1,1 м. У этих автотягачей, за счёт габаритов их полуприцепов, высота перевозимого ими груза не превышает 4 м.

– Это позволяет перевозить крупнотоннажный контейнер указанного веса без приобретения специальных разрешений и оплаты госпошлины, – акцентировал Александр Дёрин. – Экономический эффект от внедрения проекта бережливого производства в год составляет 100 тыс. руб.

Олег Таран

ИТОГИ И ЗАДАЧИ

Задел на будущее

»Начало

В фонд направляется 20% от суммы годового экономического эффекта подтверждённых проектов бережливого производства. По итогам работы за два последних года, с учётом подтверждённого экономического эффекта по проектам бережливого производства, фонд развития формировался на уровне 20,1 млн руб. в 2019 году и 23,5 млн руб. в 2020-м. На реализацию проектов бережливого производства и иных мероприятий по повышению операционной эффективности региональными дирекциями направлено не более 35% средств фонда.

На сегодняшний день фонд развития 2021 года по полигону железной дороги составляет почти 16 млн руб. В течение года он будет пополняться на основе квартальных корректировок. Использовать данные средства возможно только до 31 декабря. По словам Леонида Батенькова, средства фонда можно направить на реализацию мультифункциональных проектов бережливого производства, повышение эффективности труда персонала или производственных процессов путём внедрения новых технологий, организацию рабочих мест в соответствии с системой 5С, закупку производственной мебели, необходимых материалов, современного инструмента и средств малой механизации. Отдельно фонд развития в бюджете затрат не выделяется. Однако при наличии неиспользуемых средств функциональный филиал ОАО «РЖД» имеет право перераспределять средства между региональными дирекциями железных дорог с учётом заявленных потребностей и приоритетных направлений.

Произошли изменения в нормативной документации. Так, Центр моделирования бизнес-процессов проинформировал о том, что центральным проектным офисом бережливого производства не будут приниматься к учёту в рамках реализации Программы проектов бережливого производства проекты, экономический эффект по которым достигается за счёт сокращения амортизационных отчислений при переводе объектов основных средств на консервацию. Основанием для этого стали вступившие в действие с 1 января 2021 года изменения стандартов по бухгалтерскому учёту в части начисления амортизации по объектам основных средств в случаях их простоя или временного прекращения использования. Как подчеркнул главный инженер железной дороги Андрей Черевко, руководителям региональных проектных офисов бережливого производства необходимо руководствоваться этим при расчёте экономического эффекта от реализации проектов улучшений.

Подводя итоги заседания проектного офиса, Андрей Черевко отметил, что за разработку и внедрение проектов бережливого производства в минувшем квартале будут поощрены 415 железнодорожников, участников рабочих групп, на общую сумму почти 3,5 млн руб.

Максим Михайлов

ИДЕЯ

Ремонт своими силами

»Начало

– Экономический эффект при реализации этого проекта будет достигнут за счёт осуществления именно технического обслуживания клапанов. Не потребуются их покупка в сборе, как это рекомендует производитель оборудования, – отметил Игорь Алешин.

Пневматические клапаны производятся в Белоруссии. Цена одной такой детали составляет практически 30 тыс. руб.

На сортировочной станции Алтайская в эксплуатации находятся 84 тормозные позиции, они включают более 500 клапанов КПВЗ и 168 распределителей. Только за один месяц эксплуатации замены подлежат 2 клапана. На приобретение новых изделий понадобится 58 тыс. руб. Соответственно, к концу года общая цена за их покупку превысит 700 тыс. руб.

В дистанции на замену износившимся деталям решено приобретать комплекты ЗИП. Затраты на запчасти за один месяц составят всего 674 руб. В год эта цифра немного превысит 8 тыс. руб.

В итоге, годовой экономический эффект от реализации проекта бережливого производства составит 669 тыс. руб.

Наталья Кулакова

ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ

Этот путь ведёт к лавре

162 года назад было учреждено «Общество Московско-Троицкой железной дороги»

В мае 1859 года было учреждено «Общество Московско-Троицкой железной дороги», независимое от правительства и стоявшее в стороне от Главного управления путей сообщения. В результате Московско-Троицкая железная дорога (после 1894 года – Московско-Ярославско-Анхальтская железная дорога) стала первой, построенной без участия иностранного капитала.

Во главе строительства встали прежде всего патристически настроенные граждане и купцы, которым важно было доказать возможность устройства нового пути сообщения своими силами. Дело сооружения дороги на Троице-Сергиеву лавру считалось почётным, хотя, по весьма едкой высказыванию одного из главных железнодорожных деятелей 60-х годов XIX века Павла фон Дервиза, безуспешно настаивавшего на проведении открытого конкурса на строительство, «это была попытка проверить, до какого города распространяются кошелки русских купцов».

Капитал «Общества Московско-Троицкой железной дороги» был составлен через выпуск акций, а государственное участие ограничилось только поддержкой со стороны императора и обещанием технического содействия во время и после строительства.

По мнению близкого к славянофилам промышленника и общественного деятеля Фёдора Чижова, вставшего во главе общества, дорога должна была служить «образцово-показательной» для других. Кроме того, впечатлял её масштаб: по объёмам будущих перевозок – и пассажиров, и грузов – из расчёта на километр пути Московско-Троицкая дорога обещала стать самой насыщенной из действующих на тот момент в России.

Дороге придавалось важное идеологическое значение: дело в том, что она связывала Москву не только с Троице-Сергиевой лаврой, но и – в будущем – должна была быть продлена до Ярославля, откуда, по преданию, царь Михаил Фёдорович отправил первый указ. Само же ярославское направление считалось самым оживлённым из подмосковных дорог, поэтому сооружение железнодорожной магистрали напрашивалось само собой.

Чтобы доказать это с цифрами в руках, Фёдор Чижов провёл настоящее исследование, к которому в качестве оплачиваемой практики привлёк студентов Московского технического училища. Учащиеся делились на группы по три человека, каждая из которых в течение четырёх часов подсчитывала всех людей, двигавшихся в сторону Троице-Сергиевой лавры или обратно, и так круглые сутки. Статистический отчёт был опубликован в журнале «Вестник промышленности» и послужил обоснованием выгоды строительства: «В разных экипажах, от карет и дилижансов до телег, проезжает более 150 тыс. человек и перевозится до 4 млн пудов клади в год. И это не считая примерно 500 тыс. паломников в Троице-Сергиеву лавру».



Открытие Московско-Троицкой дороги. 18 августа 1862 года

Техническая часть сооружения дороги была поручена барону Андрею Дельвигу, одному из главных связующих звеньев между частным капиталом и государственными заказами в деле железнодорожного строительства своего времени. Главные же средства на строительство выделил известный московский купец Иван Мамонтов, отец выдающегося мецената и собирателя произведений искусства Саввы Мамонтова.

Сам же Московско-Троицкая дорога должна была стать частью гораздо более масштабной линии, ведущей далеко на Север.

Общество дороги вело на редкость открытую и честную информационную политику. Отчёты о строительных работах регулярно публиковались на страницах торгово-промышленной газеты «Ак-

По объёмам перевозок – и пассажиров, и грузов – из расчёта на километр пути Московско-Троицкая дорога обещала стать самой насыщенной из действующих в России

К дороге предъявлялись и экономические, и хозяйственные требования: к ней должны были подходить несколько путей (в том числе и водный) и все существовавшие в то время тракты в направлении на Ярославль. Особое внимание уделялось сооружению станций и складов. Для многих инженеров это был первый опыт подобного рода.

По утверждённому Обществом плану для обслуживания линии должно было быть приобретено не менее 10 паровозов, 120 пассажирских, 15 багажных и 110 товарных вагонов. Вдоль путей предполагалось соорудить 95 платформ, более 100 складов и 10 развязок с депо и сортировочными станциями.

Сам же Московско-Троицкая дорога должна была стать частью гораздо более масштабной линии, ведущей далеко на Север. Общество дороги вело на редкость открытую и честную информационную политику. Отчёты о строительных работах регулярно публиковались на страницах торгово-промышленной газеты «Акционер», а также в особых приложениях к «Вестнику промышленности». В частности, здесь было высказано мнение и одного из главных действующих лиц этого проекта, Андрея Дельвига: «Дорога является народной в высоком смысле слова... Проведя изыскательные работы ещё до начала строительства, создатели её не преследовали своекорыстных целей... Единственным их чаянием было облегчить путь к Троице-Сергиевой лавре для сотен тысяч русских людей». По мнению инженера, строительство Московско-Троицкой железной до-

роги выгодно отличалось от государственных планов и проектов – прежде всего частной инициативой, качеством и скоростью сооружения, но также и народным участием.

Интересно, что впервые в истории российских железных дорог именно на этой линии возник и своего рода конфликт интересов. Дело в том, что часть пути должна была пройти через город Переславль-Залесский, но для этого требовалось согласовать прокладывание дороги с местными купцами, которые оказались людьми неуступчивыми, а Ивана Мамонтова воспринимали чуть ли не как предателя. Таким образом, дорога была пущена через Александров.

Однако «чисто русские» инженеры не смогли справиться с несколькими непреодолимыми для того времени препятствиями: надо было соорудить путепровод на пересечении дороги с Ярославским трактом и построить соединительный путь с прокладывавшейся в те же годы Московско-Нижегородской железной дорогой. В итоге Обществу не оставалось ничего другого, как прибегнуть к помощи департамента железных дорог в Главном управлении путей сообщения.

Главноуправляющий Константин Чевкин отрядил, по его словам, лучшего своего инженера, сопроводив его назначение юмористической запиской: «Искренно желая щадить истинно патристические и славянофильские чувства господ акционеров Общества, я хотел бы откомандировать к ним инженера с чистоковно великорусской фамилией, но такового, который обладал бы всеми необходимыми знаниями и опытом, не нашлось». В итоге проводить работы помогал Иван Рерберг, будущий управляющий Московско-Нижегородской дорогой.

Дорога до Троице-Сергиевой лавры была построена чуть больше чем за два года: с мая 1860 по июль 1862 года, движение открылось 18 августа.

Впоследствии она была продлена до Ярославля и получила название Московско-Ярославской, а уже в 1882 году в столице было возведено легендарное здание Ярославского (изначально – Троицкого) вокзала по проекту Фёдора Шехтеля, по праву считающееся главной достопримечательностью дороги.

Пассажирам дорога понравилась – надёжностью, безопасностью, сравнительно высокой скоростью, благоустроенностью, но прежде всего крайне внимательным и предупредительным отношением железнодорожных служащих: большинство из них отбирал лично Фёдор Чижов. Правда, и стоимость поездки по Троицкой железной дороге была выше средней: от 80 копеек для третьего класса до 2 рублей серебром – для первого. Такая цена объяснялась желанием как можно быстрее окупить расходы на дорогу.

В будущем одну из первых частных железных дорог ждала удивительная судьба: она стала началом одного из самых амбициозных железнодорожных проектов Российской империи – Северной железной дороги.

Владимир Макасов

ПРОГРАММА ТЕЛЕКАНАЛА РЖД ТВ С 28 ПО 30 МАЯ (ВРЕМЯ МОСКОВСКОЕ)

Пятница 28.05.2021

00.00, 04.00, 08.00 **ТЕМА ЧАСА**
Клуб экспертов. Гость в студии – Артём Челахов, технический директор ООО «ПО «Энергоформ» (16+)
00.25, 06.25, 12.25, 18.25 **ПО ПУТИ В ПОРТЫ: ЮГ (12+)**
01.00, 05.00, 09.00 **ТЕМА ЧАСА**
РЖД и человеческий капитал. Программа развития. Гость в студии – Юлия Алексеева, начальник Департамента социального развития ОАО «РЖД» (16+)
01.25, 07.25, 13.25, 19.25 **История**
Техническая библиотека МИИТ (12+)
02.00, 06.00, 11.00 **ТЕМА ЧАСА**
Лучшие из лучших. Конкурс ФСК

Суббота 29.05.2021

00.00, 13.00, 20.00 **ТЕМА ЧАСА**
РЖД и человеческий капитал. Программа развития (16+)
00.25, 06.25, 12.25 **НАШИ ЦЕННОСТИ**
Открывая Байкал (12+)
01.00, 21.00 **ТЕМА ЧАСА**
Многофункциональная бережливость (16+)
01.25, 07.25, 13.25 **Исторический портрет**
Самуил Поляков (12+)
02.00, 22.00 **ТЕМА ЧАСА**
Молодые профессионалы. «Ворлд-скиллс Россия» (16+)
02.25, 08.25, 14.25, 20.25 **В ОБЪЕКТИВЕ**
Рождение бронепоезда (12+)
03.00, 23.00 **ТЕМА ЧАСА**
Навстречу чемпионату «Ворлд-

Воскресенье 30.05.2021

00.00, 20.00 **ТЕМА ЧАСА**
Питание (16+)
00.25, 06.25, 12.25, 18.25 **Культэкспресс**
ЭФФЕКТИВНОЕ ОБЩЕНИЕ (16+)
01.25, 07.25, 13.25, 19.25 **ПО ПУТИ В ПОРТЫ: ЮГ (12+)**
02.00, 22.00 **ТЕМА ЧАСА**
Фестиваль «Локобол-2021-РЖД» (16+)
02.25, 08.25, 14.25, 20.25 **История**
Техническая библиотека МИИТ (12+)
03.00 **ТЕМА ЧАСА**
Люди компании. Подбор персонала (16+)
03.25, 09.25, 15.25, 21.25 **НАШИ ЦЕННОСТИ**
Открывая Байкал (12+)

РЖД. На связи – Иван Шапочкин, председатель ФСК «Локомотив – ПЧ-3» Красноярской дистанции пути (16+)
02.25, 08.25, 14.25, 20.25 **НАШИ ЦЕННОСТИ**
Открывая Байкал (12+)
03.00, 07.00, 13.00 **ТЕМА ЧАСА**
СЕРЕБРО! ФСК «Локомотив-БАМ ТР». На связи – Вадим Снарковкин, председатель ФСК «Локомотив-БАМ ТР» Байкало-Амурской дирекции по ремонту тягового подвижного состава (16+)
03.25, 09.25, 15.25, 21.25 **Исторический портрет**
Самуил Поляков (12+)
04.25, 10.25, 16.25, 22.25 **В ОБЪЕКТИВЕ**
Рождение бронепоезда (12+)
05.25, 11.25, 17.25, 23.25 **КУЛЬТЭКСПРЕСС**
ЭФФЕКТИВНОЕ ОБЩЕНИЕ (16+)
10.00, 16.00, 20.00 **ТЕМА ЧАСА**

СКИЛЛС. Железнодорожные компетенции (16+)
04.00 **ТЕМА ЧАСА**
Питание (16+)
04.25, 10.25, 16.25, 22.25 **ПО ПУТИ В ПОРТЫ: ЮГ (12+)**
05.00 **ТЕМА ЧАСА**
Профилактика травматизма (16+)
05.25, 11.25, 17.25 **История**
Техническая библиотека МИИТ (12+)
06.00 **ТЕМА ЧАСА**
Фестиваль «Локобол-2021-РЖД» (16+)
07.00 **ТЕМА ЧАСА**
Люди компании. Подбор персонала. Гость в студии – Сергей Двдцатов, заместитель начальника Департамента управления персоналом ОАО «РЖД» (16+)
08.00 **ТЕМА ЧАСА**
Внедрение системы ML-Tariff (16+)
10.00 **ТЕМА ЧАСА**
Лучшие из лучших. ФСК «Локомотив-Чита» (16+)
11.00 **ТЕМА ЧАСА**

04.00 **ТЕМА ЧАСА**
Внедрение системы ML-Tariff (16+)
04.25, 10.25, 16.25, 22.25 **Исторический портрет**
Самуил Поляков (12+)
05.00 **ТЕМА ЧАСА**
Олимпиада специалистов по охране труда (16+)
05.25, 11.25, 17.25, 23.25 **В ОБЪЕКТИВЕ**
Рождение бронепоезда (12+)
06.00 **ТЕМА ЧАСА**
Лучшие из лучших. ФСК «Локомотив-Чита» (16+)
07.00 **ТЕМА ЧАСА**
HR-бренд компании (16+)
08.00 **ТЕМА ЧАСА**
Клуб экспертов (16+)
09.00, 16.00 **ТЕМА ЧАСА**
РЖД и человеческий капитал. Программа развития. Гость в студии – Юлия Алексеева, начальник Департамента социального развития ОАО «РЖД» (16+)
10.00 **ТЕМА ЧАСА**

АКСИОМА ОТВЕТСТВЕННОСТИ. Гость в студии – Алексей Налётов, заместитель председателя Роспрофжела (16+)
12.00, 17.00, 21.00 **ТЕМА ЧАСА**
Онлайн-марафон железнодорожников. Гость в студии – Надежда Сорокина, начальник Управления развития и коммуникаций РПСО «Локомотив» (16+)
14.00, 18.00, 22.00 **ТЕМА ЧАСА**
Легендарный тренер К. Кудрявцев. Гости в студии – Николай Гуляев, председатель Олимпийского совета Москвы, и Александр Любимов, президент Клуба истории и статистики спорта (16+)
15.00, 19.00, 23.00 **ТЕМА ЧАСА**
Сервис и цифровые технологии. Управление движением. Гость в студии – Рашид Сайбаталов, заместитель генерального директора ОАО «РЖД» – начальник ЦД (16+)

HR-бренд компании. Гость в студии – Станислав Сугак, начальник Центра бренда работодателя и развития человеческого капитала ОАО «РЖД» (16+)
12.00 **ТЕМА ЧАСА**
Клуб экспертов. Гость в студии – Артём Челахов, технический директор ООО «ПО «Энергоформ» (16+)
14.00 **ТЕМА ЧАСА**
Лучшие из лучших. Конкурс ФСК РЖД (16+)
15.00 **ТЕМА ЧАСА**
СЕРЕБРО! ФСК «Локомотив-БАМ ТР» (16+)
16.00 **ТЕМА ЧАСА**
АКСИОМА ОТВЕТСТВЕННОСТИ. Гость в студии – Алексей Налётов, заместитель председателя Роспрофжела (16+)
17.00 **Кубок ОАО «РЖД» по волейболу среди мужских команд**
Матч за 3-е место (12+)
18.20 **Кубок ОАО «РЖД» по волейболу среди мужских команд**
Финал (12+)

Лучшие из лучших. Конкурс ФСК РЖД (16+)
11.00 **ТЕМА ЧАСА**
СЕРЕБРО! ФСК «Локомотив-БАМ ТР» (16+)
12.00 **ТЕМА ЧАСА**
АКСИОМА ОТВЕТСТВЕННОСТИ (16+)
14.00 **ТЕМА ЧАСА**
Легендарный тренер К. Кудрявцев (16+)
15.00 **ТЕМА ЧАСА**
Сервис и цифровые технологии. Управление движением. Гость в студии – Рашид Сайбаталов, заместитель генерального директора ОАО «РЖД» – начальник ЦД (16+)
17.00 **ТЕМА ЧАСА**
Многофункциональная бережливость. На связи – Андрей Корников, технолог первой категории технологической службы Куйбышевской железной дороги (16+)
18.00 **ТЕМА ЧАСА**
Молодые профессионалы. «Ворлд-скиллс Россия» (16+)
19.00, 23.00 **ИТОГИ НЕДЕЛИ (16+)**



Премьера РЖД ТВ

ТЕМА ЧАСА

Клуб экспертов
Международная конференция в сфере охраны труда и промышленной безопасности. СИЗ: российские технологии и мировые тенденции. Гость в студии – Артём Челахов, технический директор ООО «ПО «Энергоформ».

Программа «Тема часа»



Пятница

По пути 12.25

По пути в порты: юг
В порты Юга России по железной дороге везут около 80 млн тонн грузов ежегодно. Однако в ближайшие годы стоит задача нарастить объём в 1,5 раза. Готова ли к этому инфраструктура региона, узнали ведущие программы.

Программа «По пути»



Суббота

ТЕМА ЧАСА 11.00

HR-бренд компании
Как укрепить эффективность команды и привлечь на работу лучших специалистов? Методы, возможности и планы нового центра в составе холдинга. Гость в студии – Станислав Сугак, начальник Центра бренда работодателя и развития человеческого капитала – структурного подразделения ОАО «РЖД».

Повтор программы «Тема часа» от 25 мая



Воскресенье

ТЕМА ЧАСА 16.00

РЖД и человеческий капитал. Программа развития
Волонтерство, социальные условия, духовно-нравственное воспитание, профессиональная ориентация и здоровый образ жизни. Люди компании. Гость в студии – Юлия Алексеева, начальник Департамента социального развития ОАО «РЖД».

Повтор программы «Тема часа» от 24 мая



26 мая заместитель генерального директора ОАО «РЖД» – главный инженер Сергей Кобзев (на фото) и директор по технологиям, инновациям и проектам Национальной компании французских железных дорог (SNCF) Жюльен Изар в режиме видеоконференции подписали дорожную карту по применению поездов на водородных топливных элементах и систем обеспечения их эксплуатации



21 мая в Новосибирске прошёл третий «Турнир поколений» по быстрым шахматам, посвящённый 76-й годовщине Победы в Великой Отечественной войне. В нём приняла участие около 60 человек. Победителей и призёров в разных возрастных категориях поздравил и вручил им памятные сувениры начальник Западно-Сибирской железной дороги Александр Грицай (справа)



26 мая Северная дорога в третий раз приняла участие в Костромском экономическом форуме, где представила местному бизнес-сообществу услуги холдинга «РЖД». Железнодорожники подготовили и форуму выставку «Путешествие по заповедным местам», рассказывающую о достопримечательностях на территории СЖД, и мастер-класс по железнодорожной профессии «дежурный по поезду» на тренажёре виртуальной реальности



21 мая ОАО «РЖД» и Белгородская область заключили соглашение о взаимодействии и сотрудничестве в области железнодорожного транспорта на 2021–2023 годы. Подписи под документом поставили начальник Юго-Восточной дороги Павел Иванов (слева) и врио губернатора Белгородской области Вячеслав Гладков. Соглашение определяет ключевые направления взаимовыгодного сотрудничества в производственной, финансовой, инвестиционной, грузовой, транспортной и социальной сферах



25 мая начался чемпионат профессионального мастерства RZDSkills. Первой стартовала Московская железная дорога. Региональный этап проходил в Перовском подразделении Московского УЦПК по компетенции «Маневровая работа на железнодорожном транспорте». На фото с участниками в центре (слева направо): заместитель начальника Московской железной дороги по кадрам и социальным вопросам Дмитрий Хворостов, заместитель начальника Департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Мария Савина, начальник Перовского подразделения Московского учебного центра профессиональных квалификаций Глеб Захаренко и начальник Московской дирекции управления движением Владимир Французов



Сеть «РЖД-Медицина» была удостоена премии «HR-бренд-2020» за работу кадрового блока во время первой волны COVID-19. В церемонии награждения 25 мая приняла участие заместитель начальника Центральной дирекции здравоохранения (ЦДЗ) по кадрам и правовым вопросам Наталья Волкова (слева) и начальник отдела по работе с персоналом ЦДЗ Ольга Давыдова



21 мая в Санкт-Петербурге отметили 35-летие студенческого отряда помощников машиниста «Ладога». На Балтийском вокзале состоялась торжественная презентация электровоза ЭД4М-0381, который с этого дня стал называться «Ладога». В его головном вагоне разместили экспозицию из 20 фотографий разных лет, отражающих вехи истории студотряда



25 мая на железнодорожном вокзале Хабаровск-1 прошли тактико-специальные учения по оказанию первой медицинской помощи пострадавшим пассажирам. По легенде, в цокольном этаже произошло разрушение несущих конструкций. Сотрудники полиции, охраны вокзала, МЧС и железнодорожники отработывали совместные действия по эвакуации и спасению пострадавших пассажиров