



В 2018 году на полигоне Юго-Восточной железной дороги запланировано реализовать не менее 120 проектов улучшений |4

**Гудок**®

ИЗДАТЕЛЬСКИЙ ДОМ

26 января 2018 года  
№ 3 (10444)  
Тираж 7150 экземпляров  
Электронная версия 13999 адресов  
www.gudok.ru/zdr/167

# ВПЕРЕД

ЕЖЕНЕДЕЛЬНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ГАЗЕТА

ПРОФЕССИОНАЛ

## Неравнодушный характер

Машинист-инструктор локомотивных бригад ТЧЭ Воронеж-Курский –

«Лучший общественный инспектор по безопасности движения поездов на железнодорожном транспорте»

Встреча с Александром Дёминым прошла не на территории депо, а в аудитории Воронежского подразделения Юго-Восточного учебного центра профессиональных квалификаций, где он предстал в новой для себя роли преподавателя. Впрочем, в данном случае «новое» – это далеко не забытое старое, а глубоко осмысленный опыт настоящего.

Почётное звание Александру присвоено за большой личный вклад в обеспечение безопасности движения поездов, укрепление трудовой, технологической дисциплины и активную работу по контролю за безусловным соблюдением требований правил технической эксплуатации железных дорог РФ.

Интересуюсь о награде и пути следования к ней. Александр улыбается:

– Сам знак небольшой по размеру, но путь к нему безграничен в трудовых хлопотах. Тем и дорога награда. В общественные инспекторы пришёл, по сути дела, с момента возникновения этого направления. В 2014 году состоялось в депо первое собрание, на котором под эгидой профсоюзной организации был выбран «костяк» общественников, который я и возглавил, став старшим инспектором. Задач, требующих решений, было и остаётся очень много. Начали с решения вопросов, возникающих в собственном коллективе: рабочее время, режим труда и отдыха, обслуживание «плечей», приёмка исправных локомотивов. Разбирались с проблемами внутреннего распорядка, режимом выполнения охраны труда, форменной одеждой. Стали контролировать отсутствие переработок, годовой выработки часов. Когда всё расставили по полочкам в своём доме, включились в работу уже и при сопровождении поездов. Здесь уже возникали вопросы к смежным службам, начинающиеся с приёмки локомотивов. За подписью общественного инспектора локомотив может быть отстранён от эксплуатации, уйдя на повторный ремонт.

– По сути дела, общественные инспекторы – это великая помощь ревизорскому аппарату и несомненная поддержка профсоюзного движения. Скажем откровенно, реакция на любые замечания далеко не всегда благосклонна и находит понимающий отклик. Инспектор вступает в «бой», имея за спиной какие-либо привилегии?

– Всё так и есть по первой части вопроса. Что касается привилегий, выгоды? Если инспектор проработал год и выполнил все вверенные ему предписания и нормативы – один оплачиваемый день к отпуску. Два года работает без погрешностей – два дня к отпуску. Сами понимаете, за такой выгоды не каждый станет в очередь. Общественные инспекторы это один процент от общего трудового коллектива. В депо чуть более 500 человек, из которых только шестеро готовы нести на своих плечах общественные нагрузки. Все проверки выполняются без оплаты, в свободное от работы время. Какая же здесь личная выгода? Речь идёт об определённом характере людей, об их сознании и неравнодушии к тому, что происходит как в своём коллективе, так и в смежных подразделениях. Выявляются недостатки не ради пополнения своего бюджета, а ради общего дела – безопасности движения. Впрочем, существует дорожное распоряжение № 164, в котором расписано положение о



Александр Дёмин с детства мечтал работать на железной дороге

Книге замечаний. Любый специалист, связанный с движением поездов, машинист, его помощник, машинист-инструктор, заместитель по эксплуатации обязан выявлять замечания, которые могут привести к негативным последствиям. Такая работа денежно мотивируется.

– Как получилось, что жизнь трудовую поглотила именно железная дорога?

– Родился в селе Раздольном Краснодарского края. Со временем переехали с родителями в село Красное, а неподалёку станция Кувшевская. Дом рядом со стальным полотном. Пикетные столбы, опоры контактных сетей, но главное – красавцы локомотивы, малящие своей мощью! С шестого класса определился в своём выборе, и все в округе знали: Сашка будет машинистом. После восьмого класса в Ростове-на-Дону окончил железнодорожный техникум. Отслужил в армии и по распределению был направлен на станцию Лихая. 13 лет – от помощника машиниста до машиниста второго класса. Затем переехал в Воронеж. В локомотивном депо Воронеж-Курский получил первый класс машиниста. Стал машинистом-инструктором, машинистом-инструктором по тормозам.

Династию Дёминых продолжает дочка. В железнодорожном колледже Алёна осваивает бухгалтерский учёт. Супруга – домохозяйка. Александр считает, что у машиниста-инструктора вторая половинка должна обеспечивать уют очага. Когда же видится тогда, если он из сурового времени 18 часов на трудовом посту, да ещё жена «впряжётся» в рабочий ритм?

– Наступивший год принёс новую рабочую должность. Думал ли когда, что встанешь за преподавательскую кафедру? Безусловно: центр профессиональных квалификаций в твоём лице приобрёл профессионала. Но ведь и депо профессионала потеряло.

– Вот уж точно в роли преподавателя себя не видел! Но по большому счёту я им был не один год в рабочей среде. В депо на мои занятия собиралось до 100 человек. Как действующего «тренера-игрока» всё устраивало. И к моей работе, надеюсь, претензий не было. Неоднократно награждался благодарностями, грамотами всех уровней. В арсенале именные часы начальника дороги. Обладатель знака «Лучший руководитель среднего звена». Участник III Железнодорожного съезда. Всё хорошо, но... здоровье подставило подножку. Из инструкторов в машинисты уже не переведут, а сидеть где-нибудь в техническом отделе... мне не по душе. На счастье в центре профессиональных квалификаций образовалась вакантная место. Сегодня читаю курс Правил технической эксплуатации железных дорог, готовлю общественных инспекторов, обучаю машинистов, которые станут инструкторами.

В этом же учебном центре курс общественных инспекторов оканчивал сам. Вне сомнений – большое подспорье в работе. Отсюда выходят с пониманием, что делать и как. Объясняется делопроизводство, обозначаются направления, по которым грамотно решаются возникающие вопросы. Приглашаются специалисты из ревизорского аппарата, систематизирующие все ходы к положительному результату.

– Сегодня на моих курсах присутствует 14 человек, представляющих службы ПМС, ПЧ, ДС, вагонное, локомотивное хозяйства. Надеюсь, что будут благодарны за полученные знания, как в недалёком прошлом был благодарен я преподавателем ставшего в настоящее время для меня родным учебного центра. Сменился ли род моей деятельности? Не думаю. Я по-прежнему служу дороге, – уверен Александр Дёмин.

Константин Ефремов

### ИННОВАЦИИ

#### Уникальная выставка

Более четырёх тыс. человек посетили передвижной выставочно-лекционный комплекс ОАО «РЖД» (ПВЛК) на станциях Мичуринского региона ЮВЖД. Большая часть экскурсантов – школьники и студенты.

ПВЛК работал с 11 по 14 января на станциях Грязи-Воронежские, Мичуринск-Уральский и Усмань. В поезде девять специальных выставочных вагонов, в которых работают квалифицированные экскурсоводы. Представленные здесь экспозиции дают представление о современных технологиях и инновациях, применяемых на железных дорогах страны.

Также на передвижной выставке можно ознакомиться с макетами подвижного состава и инфраструктуры железнодорожного транспорта разных лет, которые позволяют проследить эволюцию железнодорожной техники от паровоза до скоростных поездов наших дней. Наибольший интерес у студентов и школьников вызвал тренажёр управления поездом, с помощью которого любой желающий может попробовать себя в роли машиниста. Тренажёр имитирует реальные условия в кабине электровагона, в том числе вибрации и шума.

Уникальный состав в течение шести лет курсирует по всей сети железных дорог России, а его экспозиция постоянно обновляется, демонстрируя новейшие разработки подвижного состава, железнодорожной инфраструктуры, энергоэффективных, ресурсосберегающих и нанотехнологий.

Служба корпоративных коммуникаций ЮВЖД



ПВЛК уже шесть лет курсирует по железным дорогам России

### СЕРВИС-КУПЕ

#### Платить по-новому



Белгородские пассажиры оценили услуги, предложенные РЖД

Продажа железнодорожных билетов через Интернет в Белгородской области в 2017 году увеличилась на 4 %, по банковским картам – на 33 %.

В прошедшем году в билетных кассах железнодорожных вокзалов, расположенных в Белгородской области, оформлено 86,8 тыс. проездных документов на поезд дальнего следования, заказанных через Интернет.

Таким образом, количество пассажиров, воспользовавшихся услугой «Заказ билетов через Интернет», возросло по сравнению с 2016-м на 4 %. Тогда в режиме онлайн было куплено 83,8 тыс. билетов.

Наибольшей популярностью данная услуга пользовалась в летний период, а также в новогодние праздники. В июле, например, в регионе

через Интернет оформлено порядка 11,3 тыс. билетов. Лидируют по продажам электронных проездных документов вокзалы станций Белгород и Старый Оскол.

Приобретая билеты, белгородцы и гости области всё чаще отдают предпочтение банковским картам. Так, в 2017 году с их использованием оформлено около 110,2 тыс. проездных документов на поезд дальнего следования. Это на 33 % превышает показатель предыдущего года. В пик пассажирских перевозок, который пришёлся на июль, в Белгородской области таким способом реализовано более 14 тыс. билетов (+25 %). Интегрированные платёжные терминалы установлены в 16 билетных кассах на вокзалах станций Белгород, Старый Оскол, Валуйки, Прохоровка, Ржава, Губкин, Новый Оскол, Волоковка, Чернянка и Алексеевка.

Галина Мостипан

### ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

#### Работают на опережение

Дорогу в обход села Лосево и города Павловска Воронежской области обещают достроить раньше срока.

Об этом врио губернатора Воронежской области Александру Гусеву доложил директор Воронежского филиала госкомпании «Автодор» Юрий Байрамов.

По его словам, на участке федеральной трассы М-4 «Дон» с 633 по 715 км работы идут полным ходом. В них в 2017 году вложено 5 млрд 850 млн руб. Сейчас прокладывается земляное полотно и дорожная одежда – многослойная конструкция, которая будет принимать нагрузку от автомобилей и передавать её на грунт. На некоторых участках уже появился верхний слой основания из асфальтобетона.

Строители собираются ускорить работы в 2018 году, чтобы сдать объект на один год раньше срока. Планируется это сделать в 2019 году.

«Директор Воронежского филиала госкомпании заверил Александра Гусева, что проблемных моментов на сегодняшний день нет. Все возникающие вопросы оперативно решаются на заседаниях специально созданной рабочей группы», – сообщили в областном правительстве.

#### Полтора млрд на дороги

В Липецкой области после общественных обсуждений утверждён перечень объектов ремонта по программе «Безопасные и качественные дороги» на 2018 год.

Запланированы работы на общую сумму в 1,47 млрд руб. Почти половина средств – 730 млн руб. – в регион поступит из федерального центра (это на 105 млн больше, чем было выделено области в 2017 году); 726,1 млн добавят из регионального, 13 млн руб. – из местных бюджетов.

Большую часть этих денег потратят на ремонт 90,3 км дорожного покрытия городских улиц Липецка, Ельца и Грязей. На оставшиеся отремонтируют 36,3 км автомобильных дорог регионального значения.

Также завершатся начатые в 2017-м работы на двух участках магистралей федерального значения. Всего запланированы работы на 126,6 км дорог.

#### Аэропорт поставил рекорд

Прошлый год стал рекордным для международного аэропорта «Белгород» по количеству обслуженных пассажиров.

Пассажиропоток аэропорта составил 468 787 человек. На внутренних рейсах обслужено 353 017 пассажиров, на международных – 115 770. По сравнению с 2016 годом суммарный пассажиропоток вырос на 35,3 %, на внутренних воздушных линиях прирост составил 13,4 %, а международных – 228,8 %.

В 2017 году выполнялись регулярные полёты в Москву, Санкт-Петербург, Казань, Сочи, Симферополь, Геленджик, Норильск и Бишкек, а также чартерные программы в Анталию, Энфиду, Ираклион, Пхукет и Дубай.

Возобновление полётов в турецком направлении и открытие чартерной программы в ОАЭ явилось существенным фактором значительного роста и достижения рекордных показателей пассажиропотока.

#### Трафик возрос

Госкомпания «Автодор» отчиталась о росте автомобильного трафика на платных участках федеральной трассы М-4 «Дон» в 2017 году.

Речь идёт о дорогах в обход Богородицка и Ефремова в Тульской области, а также Ельца и Яркин в Липецкой. По расчётам «Автодора», прирост трафика составил 11 %; за год здесь проехало более 2,8 млн транспортных средств. Большую часть трафика на М-4 составляют грузовики, 85 % которых оборудованы транспондерами. В 2017 году общий грузопоток на платных участках «Автодора» вырос на 43 % – до 17,2 млн машин.

#### Продолжится обновление

На обновление общественного транспорта в Липецке потратили 614 млн руб.

По словам председателя департамента транспорта Александра Алынина, 21 машина приобретена за счёт городского бюджета, 40 взяты в лизинг муниципальным предприятием «Липецкпассажиртранс», семь автобусов куплено частными перевозчиками. Для стимулирования обновления пассажирского парка в 2018 году планируется оказание бюджетной поддержки перевозчикам всех форм собственности. На эти цели городом и областью на условиях софинансирования предусмотрено 60 млн руб. Поддержка будет предоставляться в виде компенсации части затрат, но не более 15 % от стоимости приобретаемой техники.

«Эти меры позволят продолжить обновление пассажирского транспорта ориентировочно на 50 единиц с привлечением внебюджетных инвестиций в объёме более 300 млн руб.», – пояснил Александр Алынин.

Предполагается, что в результате доля транспортных средств, соответствующих экологическому стандарту Евро-5, будет составлять в 2018-м порядка 16 % (к концу 2017-го с учётом закупки современной техники она увеличилась с 3 до 8%).

#### Обсудили проект метро

Проект воронежского метро представили в Минтранс.

Врио губернатора Воронежской области Александр Гусев обсудил развитие транспортной инфраструктуры региона с заместителем министра транспорта РФ Николаем Асаулом.

Речь шла о строительстве автомобильных дорог в районах области, новых развязок, путепроводов, надземных пешеходных переходов в столице Черноземья. Не обошли стороной и вопрос строительства метро. Александр Гусев представил совместный русско-японский проект по созданию легкорельсового транспорта.

Напомним, проект предполагает строительство трёх веток скоростного транспорта: одна свяжет улицу Комарова с Железнодорожным районом, другая пойдёт от «Олимпика» к ВОГРЭСовскому мосту, третья – от ул. 9 января к Димитрова. По разным оценкам, строительство обойдётся в сумму около 43-48 млрд руб.

По сообщениям пресс-службы



ПОД ЗНАКОМ  
КАЧЕСТВАИтоги  
Года экологии

В 2017 году, объявленном в Российской Федерации Годом экологии, на полигоне Юго-Восточной магистрали особое внимание уделялось благоустройству территорий и производственных участков, поддержанию в надлежащем санитарном состоянии полосы отвода железной дороги и пунктов временного накопления отходов.

Железнодорожники стали активными участниками всероссийских экологических движений, субботников, акций и социально-образовательных проектов. На предприятиях внедрялись технологии и оборудование, ориентированные на экологичность и ресурсосбережение. В образовательных учреждениях ОАО «РЖД», расположенных на полигоне ЮВЖД, проведены открытые уроки, конкурсы и олимпиады на тему экологии. Учащиеся школы-интерната № 4 на станции Елец стали победителями сетевой олимпиады «Эколята – молодые защитники природы».

В ходе субботников вывезено 196,6 т мусора в места хранения и переработки отходов, ликвидированы 34 несанкционированные свалки. Результатом акции «Зеленая пятница» стало сокращение выбросов загрязняющих веществ в атмосферу на 1,36 т, а также снижение потребления энергии и топливно-энергетических ресурсов с экономическим эффектом, составившим более 600 тыс. руб.

Благодаря капитальному ремонту и переводу малодетальных угольных котельных на альтернативные виды топлива выбросы вредных веществ снижены на 40,4 т.

На железнодорожных вокзалах и предприятиях ведется работа по внедрению системы раздельного сбора мусора.

Во время акций по восстановлению лесного фонда в Воронежской, Тамбовской и Липецкой областях, проводившихся совместно с лесными хозяйствами, работники ЮВЖД высадили 59200 саженцев березы и сосны. Всего в 2017 году железнодорожниками высажено более 62 тыс. саженцев различных деревьев и кустарников на территории общей площадью более 30 га.

Вместе с представителями МЧС и Воронежского государственного биосферного заповедника проведена противопожарная вспашка границ защитных лесонасаждений и лесного массива на участке протяженностью около 80 км.

Служба корпоративных коммуникаций ЮВЖД

## Время – деньги



На предприятии внедрена система 5S

Изменение технологии в рамках программы бережливого производства привело к росту количества отремонтированных вагонов и сокращению простоев.

Межфункциональный проект «Совершенствование технологии и оптимизация ремонтных позиций на участке текущего отцепочного ремонта эксплуатационного вагонного депо Казинка» в 2017 году разработали и предложили к реализации вагонники совместно с движенцами.

В оперативную рабочую группу от станции Казинка вошли главный инженер Александр Шовкалюк, ведущий экономист Ирина Жукова, ведущий технолог Ирина Пестрикова, инженер по подготовке кадров Елена Мелникова, инженер Павел Морев, от ВЧДЭ Казинка – главный инженер Владимир Тормышов, главный механик Владимир Букарев, начальник производственно-технического отдела Виктория Терентьева, ведущий экономист Марина Ткаченко, инженер труда и заработной платы Светлана Веселовская.

Задав целью увеличить количество выпускаемых ваго-

нов из ремонта и снизить время простоя грузовых вагонов в ожидании внепланового ремонта, специалисты решили изменить технологический процесс внепланового ремонта в объеме ТР-2. Достичь этого предполагалось, создав дополнительные ремонтные позиции и увеличив полезную длину ремонтного пути.



Проект предусматривал сокращение времени отвлечения станционного маневрового локомотива от расформирования и формирования поездов

Как сообщил главный инженер станции Казинка Александр Шовкалюк, одновременно проект предусматривал сокращение времени отвлечения станционного маневрового локомотива от расформирования и формирования поездов.

– Раньше вагоны подавались три раза на пути № 26-1, 26-5 и один раз на путь № 25 участка

текущего отцепочного ремонта с обгоном локомотива через парк «А» (постановка производилась с южной и северной стороны депо). Группы предварительно подбирались на горке согласно заявкам, поступавшим дважды в сутки. При объеме в 12 отремонтированных вагонов локомотив отвлекался в среднем на восемь часов. В это время маневровая работа по расформированию составов на горке на станции осуществлялась одним тепловозом, – пояснил Александр Шовкалюк.

С внедрением проекта количество подач неисправных вагонов сократилось до одной в объеме суточной потребности с предварительным подбором группы на горке согласно одной заявке. Локомотив три раза заезжает в депо резервом для перезарядки фронтов ремонта. Среднесуточное время его занятости сократилось на 3,3 часа.

Для совершенствования технологии две существующие домкратные установки перенесли, а на одном пути установили дополнительный комплект домкратных установок. Эти меры позволили увеличить выпуск отремонтированных вагонов с 12 до 18 и обеспе-

чили эксплуатационному вагонному депо Казинка дополнительную прибыль. В то же время на станции Казинка возросло среднесуточное количество расформируемых составов. Экономический эффект от реализации проекта бережливого производства превысил 378 тыс. руб.

Галина Мостипан

## Улучшить производство

Заместитель генерального директора – главный инженер ОАО «РЖД» Сергей Кобзев утвердил план проведения в компании Дня качества на 2018 год.

День качества проводится в каждый третий четверг месяца на трёх уровнях управления подразделениями производственного блока: линейном, территориальном и центральном.

Мероприятие направлено на обеспечение систематического анализа качества процесса производства, поставляемой продукции и услуг, проведение анализа обеспечения всеми видами материально-технических и топливных ресурсов. В том числе снабжение необходимым инструментом и измерительными средствами, оценку удовлетворенности внешних и внутренних потребителей, рассмотрение результатов рекламационно-претензионной работы по фактам несоответствия качества, разработку предложений по повышению качества процесса производства, поставляемой продукции и услуг.

План проведения в ОАО «РЖД»  
Дня качества на 2018 год

Тема	Дата проведения
Управление нормативной и технической документацией, внедрение и соблюдение требований корпоративных стандартов	25 января
Совершенствование технологического процесса производства, внедрение новой техники	15 февраля
Вовлечение работников в совершенствование технологических процессов и мотивация за предложения и проекты по их улучшению	15 марта
Совершенствование технологических процессов на принципах бережливого производства: методы, проекты, итоги за I квартал 2018 года	19 апреля
Управление предложениями по совершенствованию деятельности компании (работа в СУПР «4И»), формирование инновационной среды	17 мая
Методы анализа отказов, сбоев и технологических нарушений в работе технических средств	21 июня
Охрана труда, качество спецодежды, СИЗ и инструмента	19 июля
Эффективность автоматизированных систем управления	16 августа
Инструменты управления качеством и практика их применения	20 сентября
Качество поступающих материально-технических ресурсов в подразделения ОАО «РЖД», организация рекламационно-претензионной работы	18 октября
Эффективность использования ресурсосберегающих технологий	15 ноября
Метрологическое обеспечение технологических процессов эксплуатации и обслуживания технических средств железнодорожного транспорта	20 декабря

## ТОЧКА ЗРЕНИЯ

Срочную нельзя пожизненную.  
ГДЕ ПОСТАВИТЬ ЗАПЯТУЮ?

КАК ЗАРАНЕЕ СПЛАНИРОВАТЬ СВОЮ ЖИЗНЬ НА ЗАСЛУЖЕННОМ ОТДЫХЕ? КАКОЙ СРОК ПОЛУЧЕНИЯ КОРПОРАТИВНОЙ ПЕНСИИ ВЫБРАТЬ? ГЛАВНОЕ – НЕ ТОРОПИТЬСЯ И ТЩАТЕЛЬНО ВЗВЕСИТЬ ВСЕ «ЗА» И «ПРОТИВ».



**Татьяна Коваленко,**  
заместитель исполнительного директора НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» по технологиям

В жизни наших клиентов наступает момент, когда нужно определиться с продолжительностью получения негосударственной пенсии. Случается, что люди, сделав выбор наспех, затем сожалеют о нем. И если решение о выплате пожизненной пенсии можно в течение первых 3 месяцев изменить

в пользу «срочной», то обратный переход не предусмотрен. Вот почему, размышляя над сроком выплаты, нужно учитывать личные обстоятельства и представлять свой образ жизни на пенсии. В фонде 7 вариантов выплаты пенсии с разными условиями. Мы приглашаем наших клиентов на персональную консультацию, предварительный расчет и помощь в выборе подходящего варианта получения пенсии.



ПОЖИЗНЕННАЯ

- ✓ Выплаты пенсии на протяжении всей жизни
- ✓ Размер пенсии оптимальный
- ✓ Уровень дохода стабилен



ВЫ – ПЕНСИОНЕР



**Александр Вдовенко,**  
пенсионер,  
Красноярская железная дорога

Я больше 20 лет проработал в поселке Сорокино: был помощником машиниста автотрактора, затем машинистом. Вступил в корпоративную пенсионную систему, как только появилась такая возможность, но в 2007 году понадобились деньги, я вышел из системы и забрал выкупную сумму. Деньги, конечно, быстро разлетелись, и стало понятно, что я сделал неправильный выбор. Пришел в НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» и заново заключил договор. До выхода на пенсию на этот раз оставалось всего лишь 7 лет, за этот срок я не успел скопить большую сумму, чтобы до конца жизни получать корпоративную пенсию, поэтому оформил срочную, на 5 лет. Очень жалею о том, что так вышло, ведь через год выплаты прекратятся, а я уже привык получать вторую пенсию. Если вернуть годы, я бы так не поступил, поэтому хочу дать совет молодым: лучше вступать в систему пораньше. И размер взноса будет меньше, и накопить удастся много, и, оформив пожизненную пенсию, будете каждый месяц получать приличную сумму.

Лицензия № 234/2 выдана 22.03.2005. Реклама. www.npfb.ru



СРОЧНАЯ

- ✓ Выплаты закончатся по истечении выбранного срока
- ✓ Размер пенсии повышенный
- ✓ Падение дохода после окончания срока выплат



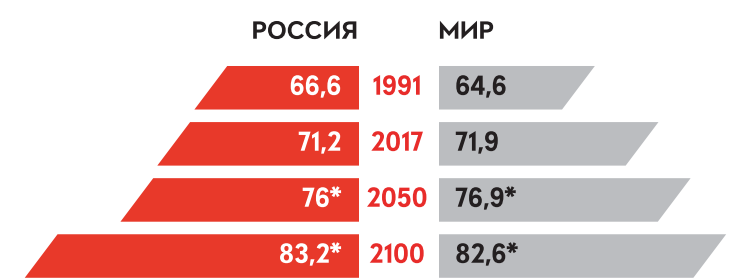
**Виталий Киреев,**  
пенсионер,  
Красноярская железная дорога

Я руководил коллективом Красноярской дистанции пути 14 лет, еще 3 года работал начальником технической инспекции дороги. Когда вышел на пенсию, трудился дорожным ревизором по путиемому хозяйству. Сейчас дома не сижу – меня выбрали председателем правления в садовом товариществе. Оформил пожизненную пенсию. Уже 16 лет получаю! Многие друзья завидуют, что могу откладывать эти деньги себе на книжку, а потом использовать по своему усмотрению. Они столько лет отработали в отрасли, но из-за того, что не копили себе на старость, довольствуются только небольшой государственной пенсией, а я каждый месяц до конца жизни буду получать деньги от НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ». Поэтому уговорил свою дочь и зятя, которые тоже работают на железной дороге, последовать моему примеру и вступить в корпоративную пенсионную систему. Теперь и они откладывают процент от зарплаты на свои пенсионные счета, и я спокоен за их будущее.

БЛАГОСОСТОЯНИЕ  
НЕГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПЕНСИОННЫЙ ФОНД

Эксперты ООН прогнозируют увеличение продолжительности жизни населения Земли. Для России также характерна эта тенденция: сейчас в стране каждый четвертый – пенсионер, и ежегодно людей старшего возраста будет становиться в среднем на полмиллиона больше.

## ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ ЖИЗНИ В РОССИИ И МИРЕ



\* Прогнозные значения.  
Источник: доклад «Мировая демографическая ситуация и перспективы ее изменения» Департамента по экономическим и социальным вопросам Секретариата ООН.



**Галина Манусевич,**  
пенсионер,  
Свердловская железная дорога

20 лет я отработала на Свердловской железной дороге инженером по безопасности движения, позже была специалистом отдела социального развития и секретарем дорожной комиссии. Я тогда в числе первых вступила в систему корпоративного пенсионного обеспечения ОАО «РЖД» и многих друзей убедила поступить так же. Сейчас они очень довольны, что прислушались к моим советам. Два года назад вышла на пенсию, денег хватает на оплату постоянно дорожающих коммунальных услуг, посещение бассейна, я могу посвящать время любимому хобби, путешествовать, словом, жить полной жизнью. И я знаю, что все еще впереди благодаря тому, что негосударственную пенсию буду получать до конца жизни. Есть знакомые, которые оформили срочную пенсию на несколько лет, так теперь хотят поменять ее на пожизненную. Это понятно: по сравнению с пожизненной сумма срочной больше, но 5 лет пролетают мгновенно, а потом остаешься ни с чем.

Справочная служба НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ»: 8 800 775 15 20 (по России бесплатно) или \*1520 (бесплатно для абонентов МТС, Билайн, МегаФон, Tele2, Мотив).



## ОХРАНА ТРУДА

## Без опасности для жизни



**Николай Бородин,** главный технический инспектор труда профсоюза на ЮВЖД

– Николай Сергеевич, распоряжением компании с 1 января 2018 года утверждён и введён в действие Порядок обеспечения работников ОАО «РЖД» средствами индивидуальной защиты. Для начала хотелось бы уяснить для себя, что следует включать в понятие СИЗ?

– Под СИЗ понимаются средства индивидуального пользования, используемые для предотвращения или уменьшения воздействия на работников вредных и (или) опасных производственных факторов, а также для защиты от загрязнения. Предоставление работникам СИЗ осуществляется на основании результатов специальной оценки условий труда (СОУТ).

Есть ещё ДСИЗ – средства индивидуальной защиты дерматологические, предназначенные для нанесения на кожу человека. Они служат её защите и очистке с целью снижения воздействия вредных и опасных факторов в условиях промышленного производства.

Документ, о котором идёт речь, устанавливает требования к приобретению, выдаче, применению и уходу за специальной одеждой, специальной обувью и другими средствами индивидуальной защиты, включая смывающие и обезвреживающие средства.

– За чей счёт осуществляется приобретение средств индивидуальной защиты?



Работники должны быть надёжно защищены от негативных производственных факторов

– Эта обязанность возложена на работодателя. Именно он обеспечивает приобретение и бесплатную выдачу прошедших обязательную сертификацию или декларирование соответствия в установленном законодательством РФ о техническом регулировании порядке, СИЗ (ДСИЗ), в том числе иностранного производства.

Указанные средства получают работники, занятые на работах с вредными и (или) опасными условиями труда, а также на работах, выполняемых в особых температурных условиях или связанных с загрязнением.

Не допускается приобретение и выдача СИЗ (ДСИЗ), которые не имеют декларации о соответствии и (или) сертификата соответствия, либо имеют декларацию о соответствии и (или) сертификат соответствия, срок действия которых истек.

Следует сказать, что приобретение СИЗ и ДСИЗ за счёт работодателя осуществляется по типовым нормам, утверждённым приказами Министерства здравоохранения и социального развития РФ. Работодатель также информирует работников не только о полагающихся им СИЗ (ДСИЗ), но, что немаловажно, и особенностях их применения.

– Как поступить человеку, занятому на вредных трудовых операциях, если он не экипирован должным образом?

– В соответствии с законодательством РФ работник вправе отказаться от выполнения своих трудовых обязанностей. Причём отказ от таких работ не влечёт за собой привлечения его к ответственности.

– Понятно, что СИЗ должны соответствовать антропометрическим данным работника: полу, росту, размеру. Но какие требования зафиксированы в отношении времени использования?

– Сроки использования СИЗ исчисляются со дня фактиче-

ской выдачи их работникам. При этом в сроки носки теплозащитной одежды и утеплённой спецодежды включается и время их хранения в тёплую пору года.

Временные рамки носки всех видов спецодежды и спецодежды установлены календарные. Сроки для СИЗ органов дыхания, слуха, глаз, предохранительных клапанов установлены «до износа» (они зависят от фактических условий труда на рабочих местах, срока службы и хранения средств, которые указаны в техническом паспорте на изделие).

Что касается сроков использования смывающих и (или) обезвреживающих средств, то они исчисляются со дня фактической выдачи их работникам (не должны превышать сроков годности, указанных производителем). Предоставление СИЗ и ДСИЗ закрепляется записями в соответствующих личных карточках учёта.

– Может ли работодатель вновь использовать средства индивидуальной защиты, возвращённые работниками по истечении сроков носки или по иным причинам, но пригодные для дальнейшей эксплуатации?

– Да, такие положения прописаны в Методике проведения освидетельствования и продления сроков носки средств индивидуальной защиты.

Освидетельствование СИЗ должно проводиться комиссией, утверждённой приказом руководителя структурного подразделения филиала ОАО «РЖД». Её возглавляет главный инженер или руководитель структурного подразделения, на которого возложены обязанности по обеспечению требований охраны труда.



Работники должны быть надёжно защищены от негативных производственных факторов

Нужно отметить, что существует довольно обширный перечень бывших в употреблении СИЗ, в том числе с неистёкшими сроками носки, запрещённых для повторной выдачи. Например, зимние и летние головные уборы (кроме касок), бельё нательное (включая футболки), свитеры полушерстяные, перчатки и рукавицы, фильтрующие полумаски и другие виды СИЗ.

Средства индивидуальной защиты, прошедшие освидетельствование и пригодные для дальнейшего использования, могут выдаваться работникам только после проведения мероприятий по уходу.

– На какие ещё моменты следует обратить внимание при изучении распоряжения компании?

– Порядок обеспечения работников ОАО «РЖД» средствами индивидуальной защиты включает также разделы, посвящённые контролю за качеством СИЗ, организации хранения и ухода за ними. Так, СИЗ (ДСИЗ) должны храниться в отдельных сухих, отапливаемых, чистых, вентилируемых помещениях, изолированных от каких-либо посторонних предметов и материалов.

Для этого работодатель предоставляет, в соответствии с требованиями строительных норм и правил, специально оборудованные помещения (гардеробные).

Значение СИЗ велико, потому что во главу угла ставится физическое благополучие людей труда. Не следует экономить на средствах индивидуальной защиты. Утверждение и введение в действие нового документа будет способствовать более эффективной организации обеспечения работников ОАО «РЖД» специальной одеждой и обувью и другими средствами, осуществлению контроля за их качеством, хранением и уходом.

БЕСЕДОВАЛ  
Виктор Минаков

«КРУГЛЫЙ СТОЛ»  
Спешите делать добро

Профсоюз показывает пример активного участия в духовной жизни

Участники «Круглого стола» на тему «Профсоюз в современных условиях» рассмотрели опыт работы по социально-экономической и правовой поддержке людей, а также проанализировали состояние современного общества.

Организаторы совещания – Дорпрофжел на ЮВЖД и РОО «Шахматная федерация Воронежской области» – пригласили к разговору известных общественных деятелей, писателей, учёных, руководителей предприятий и организаций, а также представителей учреждений образования и спорта. Мероприятие, ставшее традиционным, прошло в рамках программы «Культура общества – основа нравственной политики государства».

Председатель Дорпрофжел на ЮВЖД Константин Симонов подробно рассказал о направлениях деятельности возглавляемой им организации, эпизодах, связанных с отстаиванием интересов работников железнодорожного транспорта и членов их семей, ветеранов.

«В настоящее время действует Коллективный договор ОАО «РЖД» на 2017-2019 годы, с обязательствами работодателя (по законодательству и сверх законодательства РФ), а также обязательствами работников и профсоюза. Стоимость колдоговора в целом по холдингу – 110 млрд руб. в год. В границах ЮВЖД – порядка 4,8 млрд руб. Мы как профсоюз контролируем исполнение обязательств, обеспечение всеми действующими льготами и гарантиями, подводим итоги колдоговорной деятельности. На 6 марта 2018 года намечено проведение очередной Ассамблеи социальных партнёров. В разговоре на актуальные темы участвуют как профсоюзные, так и хозяйственные руководители и активисты», – отметил Константин Симонов.

Он напомнил, что 2018-й является Годом улучшения условий труда и производственного быта, а также 100-летием со дня учреждения инспекции труда Роспрофжел. Уже намечен план соответствующих мероприятий.

Константин Симонов сообщил, что 25 декабря 2017 года генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров подписал распоряжение о единовременном по-



Участники «круглого стола» обсудили злободневные вопросы и предложили пути их решения

ощрению работников филиалов компании за результаты работы в прошлом году». Это решение – результат договорённости о восстановлении так называемой 13 зарплаты.

Организация детского отдыха («за прошедший летний период укрепили своё здоровье около 3,5 тыс. детишек»), спортивно-массовые мероприятия («с успехом прошёл дорожный этап Международных игр-2017 «Спорт поколений»), культурно-просветительская работа.

## В нынешних реалиях профсоюз играет большую роль и стоит на защите интересов трудящихся

На днях в рамках библиотеки Дорпрофжел на ЮВЖД вышла книга молодого писателя из Павловска Сергея Луценко «Донской окоём». Её сюжеты, навеянные впечатлениями от путешествий по родному Придону, утверждают веру в бессмертие добрых дел.

Константин Симонов поблагодарил собравшихся за участие и охарактеризовал их как неравнодушных, нравственно цельных личностей, призванных беречь духовные ценности. Руководитель ФГБУ «Управление мелиорации земель и сель-

скохозяйственного водоснабжения по Воронежской области» Александр Болдырев поддержал мысль о том, что в нынешних сложных реалиях профсоюз призван играть большую роль и твёрдо стоять на защите интересов трудящихся:

«В агропромышленном комплексе проявляются прецеденты, когда те или иные хозяйствующие субъекты создают «карманные» профсоюзы, тем самым дискредитируя сильные инструменты гражданско-

сти. Это разрушение, прежде всего, семьи. А что значит в наших условиях этот пагубный процесс? Разрушение семьи – это разрушение государства. А вослед – угасание народа. Мы не должны допустить этого», – подчеркнул Виктор Будаков.

Он предложил подготовить к изданию сборник с выступлениями участников прошедших «круглых столов» в рамках программы «Культура общества – основа нравственной политики государства», а также пригласить на данные мероприятия молодёжь железной дороги с тем, чтобы лучше понимать их видение мира и жизненные ориентиры.

Юрий Селявкин.

«Клонированием» профсоюзов дело не ограничивается. Этот процесс затрагивает и творческие союзы, и спортивные организации. Вроде бы, со стороны выглядит демократично, но, по существу, приводит к хаосу в деятельности. Чтобы дальше не развивалась «опухоль», необходимы чёткие ограничительные рамки на уровне государства», – убеждён он.

Воронежский писатель Виктор Будаков затронул злободневный вопрос.

«Мы – люди великой культуры, великой литературы. Отчий край, его природа, люди, семья – вот что нас не может не волновать. Между тем идёт интенсивное разрушение, прежде всего, семьи. А что значит в наших условиях этот пагубный процесс? Разрушение семьи – это разрушение государства. А вослед – угасание народа. Мы не должны допустить этого», – подчеркнул Виктор Будаков.

Он предложил подготовить к изданию сборник с выступлениями участников прошедших «круглых столов» в рамках программы «Культура общества – основа нравственной политики государства», а также пригласить на данные мероприятия молодёжь железной дороги с тем, чтобы лучше понимать их видение мира и жизненные ориентиры.

Виктор Минаков

## АКТУАЛЬНО

## Книга-оберег

Специалисты станции Казинка разработали специальную памятку по охране труда.

Свое ноу-хау с говорящим названием «Работа не должна убивать и калечить человека. Наша цель – работать без травм» специалист по охране труда Ирина Чижова и инженер по подготовке кадров Елена Мелихова оформили как рационализаторское предложение.

По словам соавторов, идея создания своеобразного дидактического пособия по безопасности возникла не случайно.

– На железных дорогах – объектах повышенной опасности – люди погибают или получают травмы не только в связи с крушениями и авариями, но и вследствие невнимательного поведения и нарушения требований личной безопасности.

## Внедрение предложения позволяет работникам анализировать причины и обстоятельства каждого случая производственного травматизма, обеспечивает наглядность и доступность информации, напоминает о необходимости соблюдения норм охраны труда

Особенно это относится к работникам железнодорожного транспорта. Наша памятка призывает их соблюдать требования охраны труда и техники безопасности при исполнении своих должностных обязанностей, – поясняют они.

Чтобы призывы не повисли в воздухе, добавляют, что при проверках руководители станции Казинка обращают внимание на полноту и краткость внесения информации о случаях травмирования с последующим опросом работника.

Каждый обладатель эксклюзивной памятки сам себе автор. Брошюра удобного карманного формата предназначена для самостоятельной записи причин и обстоятельств случаев травмирования, которые произошли в Центральной дирекции управления движением за 2017 год.

Все они внесены в памятку с соблюдением хронологической последовательности событий.

«3 января на ст. Кочетовка произошёл случай травмирования составителя поездов. Нарушены требования инструкции по охране труда в части захода в межвагонное пространство, а также технологическая дисциплина». Страница за страницей выдают «зарубки на память» о ЧП, в результате которых по разным причинам пострадали движущие: 9 января – на ст. Вязьма-Брянская, 16 января – на ст. Волховстрой-1, 3 февраля – на ст. Глазов, 6 марта – на ст. Орехово-Зуево...

Оборотная сторона книжницы-оберега содержит информацию о должностях, фамилии, имени и отчестве владельца, а также его личную подпись.

«Не просто чтение от скуки», как у известного поэта, а действенный инструмент безопасности, значимость которого трудно переоценить.

– Внедрение данного предложения позволяет работникам станции самостоятельно анализировать причины и обстоятельства каждого случая производственного травматизма, обеспечивает наглядность и доступность информации, является напоминанием о необходимости соблюдения норм охраны труда и безопасном выполнении должностных обязанностей, – считает главный инженер ДС Казинка Александр Шовкалюк.

Мнение коллектива движущих совпадает с точкой зрения руководителя – учиться лучше на чужих ошибках.

Галина Мостипан

## КОНКУРС

## Кто станет победителем?

Президиум Дорпрофжел на ЮВЖД утвердил Положение о смотре-конкурсе на лучшую постановку работы в сфере охраны труда.

Смотр-конкурс проводится среди первичных профсоюзных организаций и включён в план мероприятий по проведению в 2018-м Года улучшения условий труда и производственного быта, а также достойной встрече 100-летия со дня учреждения инспекции труда Роспрофжел.

Задачами состязания являются повышение уровня работы в сфере охраны труда, обмен опытом для дальнейшего совершенствования форм и методов деятельности, улучшение информированности членов профсоюза о защите их интересов, мотивация профсоюзного членства и активизация профсоюзных органов.

Конкурсанты из числа первичек, которые борются за попадание на пьедестал почёта, должны продемонстрировать чёткость и системность в вопросах улучшения условий и охраны труда.

«Критерий истины» здесь – наличие соответствующих планов и мероприятий, ежеквартальное рассмотрение результатов выполнения руководителями структурных подразделений предложений уполномоченных по охране труда, выполнение обязательств по коллективному договору, количество поступивших обращений членов профсоюза, а также число нарушений, выявленных техническим инспектором труда профсоюза. Обозначены и другие показатели.

Выборные органы первичных профсоюзных организаций до 15 января 2019 года направляют в Дорпрофжел на ЮВЖД подробный отчёт о проделанной работе за 2018-й. Документ должен быть иллюстрирован фотографиями, с приложением копий планов, протоколов заседаний комитетов, предложений в адрес руководителей и решений.

Конкурсная комиссия в срок до 31 января 2019 года по установленным критериям оценит работы претендентов на звание первых лауреатов конкурса и внесёт свои предложения президиуму Дорпрофжел на ЮВЖД.

Победителям – лучшим первичным профсоюзным организациям в сфере охраны труда – будут присуждены первое, второе и третье призовые места с вручением свидетельств и денежных премий в размере 25 тыс., 15 тыс. и 10 тыс. руб. соответственно.

Виктор Минаков



ИННОВАЦИИ

# Нужный результат

В 2018 году на полигоне Юго-Восточной железной дороги запланировано реализовать не менее 120 проектов улучшений

Общий экономический эффект от инноваций составит порядка 30 млн руб.

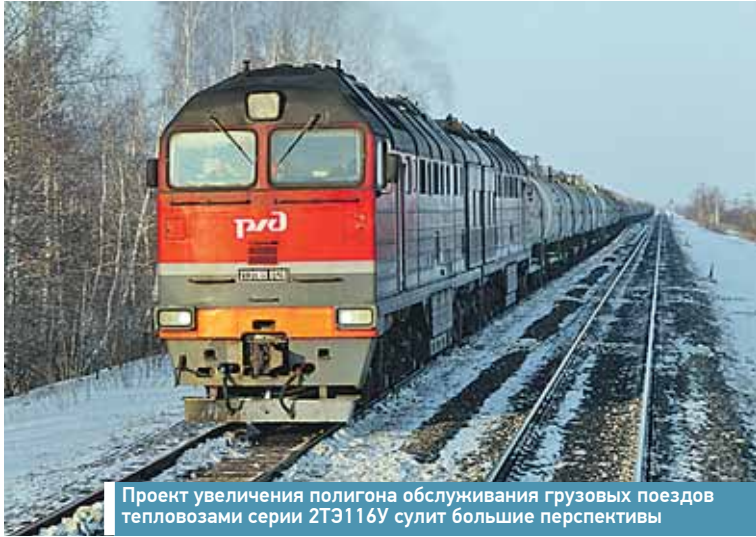
Эта информация прозвучала на видеоконференции, посвящённой подведению итогов Программы проектов «Бережливое производство в ОАО «РЖД» за 2017 год. Также были озвучены итоги конкурса «Лучшее подразделение в проекте «Бережливое производство в ОАО «РЖД» в 2017 году. Призовые места по номинациям для структурных подразделений двух с лишним десятков функциональных филиалов компании определялись путём интерактивного голосования.

В работе видеоконференции участвовали первые лица служб и дирекций, члены дорожной группы координации проекта и другие руководители.

Выступая с докладом, заместитель генерального директора – главный инженер ОАО «РЖД» Сергей Кобзев остановился на некоторых «типичных заблуждениях» в понимании деятельности по-новому, отметив, что иной работник порой трактует понятие бережливого производства как экономии определённых продуктов или товаров. Этого делать не следует, поскольку такая «ассоциация носит неверный характер».

«Идеология бережливого производства предполагает создание самосовершенствующейся системы, при которой работники ставят во главу угла основные корпоративные ценности», – подчеркнул Сергей Кобзев.

Он сообщил о том, что Октябрьская, Приволжская и Куйбышевская магистрали первенствовали в номинации на звание лучшей железной дороги. Также в тройку призеров вошли филиалы ОАО «РЖД» – Росжелдорснаб, Центр фирменного транспортного обслуживания и Дирекция скоростного сообщения (по количеству проектов, их прикладной направленности).



Проект увеличения полигона обслуживания грузовых поездов тепловозами серии 2ТЭ3116У сулит большие перспективы

«В 2018 году авторы из Росжелдорснаб собираются внедрить комплексный проект по автоматизированному учёту и расходу дизельного топлива, который охватит также локомотивный комплекс, складское хозяйство, дирекции инфраструктуры, по ремонту пути, а также Трансэнерго», – отметил Сергей Кобзев.

Общий экономический эффект от реализации проектов по «РЖД» в прошлом году превысил 1,1 млрд руб. Задание на 2018-й – 1,7 млрд руб.

Следует сказать, что условия конкурса «Лучшее подразделение в проекте «Бережливое производство в ОАО «РЖД» претерпевают изменения, связанные с расширением количества произведенных творческих людей. В номинации на лучший видеоролик успех праздновали Дальневосточная, Приволжская и Свердловская магистрали. Видеоролики, выполненные на этих дорогах, имеют высокий технический уровень, хорошее смысловое содержание. Среди соревновавшихся за лучший агитационный материал отличилась Южно-Уральская железная дорога.

На совещании выступил главный инженер Юго-Восточной

железнодорожной Владимир Сараев, который рассказал о пути, пройденном «бережливыми людьми», а также итогах их усилий. Начиная с 2011 года внедрено более одной тыс. разработок. В том числе в 2017-м – 223 (общий экономический эффект составил более 54 млн руб.), пересмотрено 240 технологических процессов.

«Слов благодарности заслуживают представители региональных дирекций тяги, инфраструктуры, моторвагонного подвижного состава, по ремонту тягового подвижного состава. Лауреатами отраслевого состязания 2017 года стали шесть предприятий ЮВЖД (в 2016 году их было три). Они завоевали три «золота», одно «серебро» и две «бронзы». Большие перспективы сулит проект под названием «Увеличение полигона обслуживания грузовых поездов тепловозами серии 2ТЭ3116У Приволжской дирекции тяги от станции Поворино до станции Грязи-Волгоградские». Автор идеи – эксплуатационное локомотивное депо Балашов. Экономический эффект составил свыше 30 млн руб. и занял первое место в номинации «Лучший мультифункциональный проект», – отметил Владимир Сараев.

## МИЛОСЕРДИЕ

### Постоянство добра

Профком и руководители Лискинского центра организации работы железнодорожных станций (ДЦС) порадовали подарками детей-сирот.

Шефство железнодорожников над детьми из лискинского социального приюта «Лучистый» продолжается уже шестой год.

Вот и в этот раз, собрав гостинцы, председатель профкома Лискинского ДЦС Татьяна Бокоев и заместитель начальника по работе с кадрами Максим Волокитин приехали в приют, чтобы порадовать 18 его воспитанников в возрасте от четырёх до 16 лет.

Танцы, стихи, которые маленькие «лучики» приготовили заранее к приходу желанных гостей, и свет неподдельной радости в глазах ребят, к чьим судьбам не остаются безучастны их постоянные гости.

Николай Кардашов



Железнодорожники – желанные гости в приюте «Лучистый»

## СДЕЛАНО НА ЮВЖД

### Содержательная форма

Образцовое содержание здания поста электрической централизации станции Тамбов-1 отмечено руководством дороги.

«Приятно, когда старания людей не остаются в тени, – говорит главный инженер станции Александр Рыжов. – Порядок во всём стараемся поддерживать уже на протяжении пяти лет, с того времени, как здание преобразилось после капитального ремонта. Небо и земля по сравнению с тем, что было».

На первом этаже размещаются СЦБисты и вооружённая охрана. Второй, третий этажи – релейные помещения, комната связистов. На третьем этаже – пост дежурного по станции, который тоже оборудован по последнему слову техники.

Оборудованы и укомплектованы комнаты для приёма пищи, удобные раздевалки.

«Работники ценят созданный уют», – говорит главный инженер.

Константин Ефремов

## ПРОФИЛАКТИКА

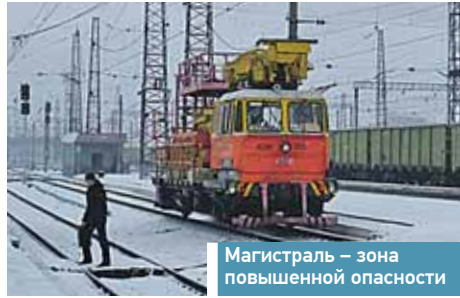
### Появятся новые переходы

Белгородские железнодорожники обеспокоены ростом количества случаев травмирования граждан и принимают меры для улучшения ситуации.

За 2017 год на объектах железнодорожной инфраструктуры Белгородского региона ЮВЖД зафиксировано 23 случая травматизма, из них 19 – со смертельным исходом. В 2016 году произошло 18 подобных происшествий, в которых пострадало 18 человек, девять погибло. Основной причиной случаев травмирования по-прежнему остаётся хождение по железнодорожным путям в неустановленных местах перед движущимся поездом.

В целях снижения уровня производственного травматизма белгородские железнодорожники совместно с сотрудниками транспортной полиции усилили профилактическую работу среди населения, в учебных заведениях, напоминая о необходимости соблюдения мер предосторожности и правил поведения на железнодорожном транспорте.

На полигоне Белгородского региона последовательно реализуется инвестиционная программа по предупреждению травматизма граждан на объектах инфраструктуры ОАО «РЖД». Она включает в



Магистраль – зона повышенной опасности

себя строительство пешеходных переходов, оборудованных световой и звуковой сигнализацией. Так, в 2016 году современные пешеходные переходы появились на остановочном пункте Салют перегона Белгород – Долбоно и на станции Наумовка, а годом ранее – на станциях Ржава и Тербуны.

В нынешнем году в рамках инвестиционной программы аналогичные объекты с предупреждающими указателями и направляющими ограждениями введут в строй на станциях Крейда, Горшечное и Липецк. Проектно-изыскательские работы на них провели специалисты института «Юговосжелдорпроект», эскизы утверждены ЦБТ.

Галина Мостипан

## ДАТА

### Первый поезд



Вторая половина XIX века. Строительство железной дороги

Железная дорога соединила Воронеж и Москву 150 лет назад.

Первый поезд с гостями из Северной столицы и Первопрестольной прибыл 29 января 1868 года (по старому стилю).

## КОНЦЕССИЯ НА ПОСТРОЙКУ

В 1866 году Министерство путей сообщения разработало проект строительства важнейших железнодорожных линий. В объяснительной записке к документу была высказана мысль о необходимости прокладки питательных ветвей к уже существующим и проектируемым дорогам с целью расширения охвата регионов их действия. В числе ветвей Рязано-Козловской дороги значилась линия Козлов – Воронеж.

Учредителем Воронежско-Козловской железной дороги выступило Воронежское губернское земство благодаря инициативе и активности своего первого председателя, губернского предводителя дворянства Сомова.

Вопрос о передаче Воронежскому земству прав учредителя Общества Козлово-Воронежской дороги был решён 2 августа 1866 года, а через десять дней после этого утверждена концессия на постройку.

Согласно концессии земство было обязано за три года соорудить одну колею, но земляное полотно, мосты и трубы должны быть для двух путей. Больших мостов на дороге предусматривалось четыре, малых мостов и труб – 78, переездов – 102, сторожевых домов – 122, казарм – 16, станций – девять. Протяжённость линии от Козлова до Воронежа определялась в 176 вёрст.

Права Воронежского земства на эксплуатацию дороги распространялись на 81 год. По истечении этого срока она переходила в распоряжение правительства. В качестве подрядчика выступил тогда ещё малоизвестный в деловых кругах рязанский купец первой гильдии Поляков. Вместо запланированных трёх лет ему удалось построить рельсовый путь, возвести здания и мосты за восемь месяцев 1867 года.

Капитал для строительства был создан путём выпуска 59 % акций и 41 % облигаций. Общие затраты определялись в 12,5 млн руб. серебром.

Изыскание, составление проектов и чертежей было поручено инженеру-технологу Троицкому. Строительством руководил инженер Данилов, архитекторы Артемовский и Гриневский, здания и другие стационарные дома сооружали Огурцов и Поляков, мостовые работы проводил Губонин.

Именно Поляков возводил вокзал по проекту инженера путей сообщения Диодора Кислаковского. Надо заметить, этот проект утверждал сам Император Александр II. Комплекс зданий мастерских (ныне – Воронежский ТРЗ, входящий в Группу компаний «ЛокоТех») построен Даниловым. Правление Козлово-Воронежской железной дороги в период её строительства находилось в Москве.

## ОТРАДА ГОРОДА

Согласно условиям концессии все рельсы, вагоны, паровозы, материалы и прочие предметы для постройки должны были ввозиться в Россию. Вагоны заказаны в Берлине, локомотивы – Гамбурге, рельсы – в Англии. Вдоль железнодорожных линий прокладывалась электромагнитная телеграфная линия. На станциях устанавливались телеграфные аппараты системы Морзе.

В газете «Воронежские губернские ведомости» (№ 80 за 1867 год) была опубликована статья «Работы по Воронежско-Козловской железной дороге». В ней отмечалось: «С каждым днём мы становимся всё ближе к осуществлению движения по нашей строящейся Воронежско-Козловской железной дороге. В настоящее время мы почти уже накануне того дня, когда услышим вблизи Воронежа свисток локомотива. Каждый воронежец наблюдает, как всё тороп-

ливо подготавливается к этому знаменательному дню: стемы вокзала возведены почти вполне, мастерские на днях уже покроят крышами, за исключением только некоторых сараев. Товарные платформы уже стоят более недели почти совершенно отделанные, сторожевые домики даже отделаны не только вчёрне, но и набело: они уже окрашены и стоят готовые принять в себя жильцов. Полотно, начиная от винных подвалов до самой реки, уже готовится к окончательной отделке и через него вот-вот перекинут перезездной мостик. Съезд, где проходят водопроводные трубы, выровнен и даже по бокам выстлан камнем – всё это сделано в одно лето и придаёт столько отрадного Воронежу».

Строительство велось преимущественно артельным способом. Артели специализовались по видам работ: плотники, столяры, каменщики, землекопы.

Это были, по сути, самоуправляемые трудовые коллективы, в составе от нескольких человек до многих десятков. Рабочий день начинался с рассветом и заканчивался с закатом солнца. Жили артелишки во временных бараках, балаганах или землянках. На строительстве линии набирал физически крепких мужчин – обедневших в пореформенное время крестьян.

Они были заняты на земляных работах и возведении искусственных сооружений: насыпей, мостов, труб для пропуска поверхностных вод. На таких работах, кроме телеги, запряжённой лошадиной, ручной тачки, лопаты и заступы, никакие другие механизмы, за редким исключением, не применялись.

## ...И НАЧАЛОСЬ

ГРУЗОВОЕ ДВИЖЕНИЕ Станция Воронеж была сооружена в 1867-1868 гг. как конечный пункт Козлово-Воронежской линии железной дороги. Для её размещения городом был выделен узкий пустырь между территорией Михайловского кадетского корпуса и усадьбой Бринкманов.

Неудобный для развития станции участок явился следствием конфликта между городом и строителями дороги. Конфликт возник из-за того, что запланированное продолжение дороги на юг по левому берегу превращало станцию в тупиковую. Особенности рельефа потребовали сооружения насыпей в прибрежной части правобережья и глубоких выемок на подступах к станции Воронеж.

При приближении к станции рельсовые пути проложили в глубокой искусственной выемке вдоль берега реки Воронеж. Для прокладки путей сделали значительную насыпь. Реку Воронеж и один из её рукавов – реку Инютинка – пересекли два металлических моста.

«Мост через реку Воронеж на каменных устоях и быках с ледорезами и надлежащим укреплением дна каменными отсыпками для двух путей о трёх пролётах: средний в 25 сажень, а боковые по 20 сажень, с металлическим полотном для одного пути» («Воронежские губернские ведомости», № 73 за 1867 год).

## ОТРАДА ГОРОДА

Согласно условиям концессии все рельсы, вагоны, паровозы, материалы и прочие предметы для постройки должны были ввозиться в Россию. Вагоны заказаны в Берлине, локомотивы – Гамбурге, рельсы – в Англии. Вдоль железнодорожных линий прокладывалась электромагнитная телеграфная линия. На станциях устанавливались телеграфные аппараты системы Морзе.

В газете «Воронежские губернские ведомости» (№ 80 за 1867 год) была опубликована статья «Работы по Воронежско-Козловской железной дороге». В ней отмечалось: «С каждым днём мы становимся всё ближе к осуществлению движения по нашей строящейся Воронежско-Козловской железной дороге. В настоящее время мы почти уже накануне того дня, когда услышим вблизи Воронежа свисток локомотива. Каждый воронежец наблюдает, как всё тороп-

Валентина Кашевская, начальник подразделения по сохранению исторического наследия ЮВЦНТИБ

Окончание следует



ЛИСТАЯ ПОЖЕЛТЕВШИЕ СТРАНИЦЫ

## Общий Устав российских железных дорог

Принятие документа заложило основы государственного управления стальными магистралями на многие годы вперед

В связи с бурным строительством железных дорог в России, большинство из которых были частными, в начале 80-х годов XIX века остро встал вопрос о необходимости создания единого железнодорожного законодательства, которое регламентировало бы отношения дорог между собой, а также пассажирами и грузоотправителями.

После нескольких лет дискуссий в правительстве 12 июня (по старому стилю) 1885 года царствовавшим тогда Александром III утверждён Общий Устав железных дорог.

В первом его разделе устанавливалось, что перевозка пассажиров, багажа, почты и грузов является обязанностью каждой открытой для движения железной дороги.

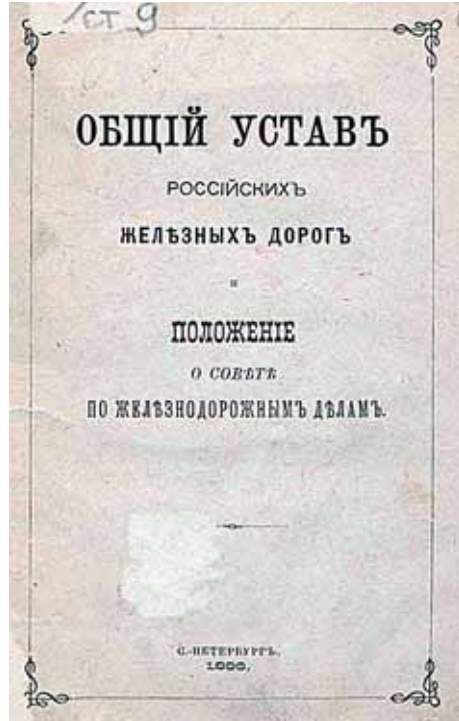
Отказ в перевозке дорогой мог быть дан только в строго определённых случаях. Среди них: несогласие пассажира или грузоотправителя выполнять требования Устава, прекращение перевозок по распоряжению правительства или ввиду чрезвычайных событий, нахождение пассажира в нетрезвом состоянии или «явно непристойной одежде».

Определялось, что дорога несёт ответственность за причинённые ею убытки и вред гражданам. При этом она имеет право возместить эти расходы за счёт имущества виновного в этом работника.

Серьёзным тормозом в развитии пассажирских перевозок и транспортного обеспечения потребностей экономики являлось отсутствие законодательного регулирования отношений между дорогами. На их конечных станциях часто осуществлялась перегрузка грузов из вагонов одной в вагоны другой, пересадка пассажиров, на что поступали многочисленные жалобы.

Некоторые дороги заключали соглашения, которые позволяли исключить это, но зачастую и между ними возникали противоречия. Поэтому важным пунктом явилось введение понятия «перевозка прямого сообщения». К ней была отнесена перевозка между станциями разных дорог по документам, выдаваемым станцией отправления на весь путь.

Для всех дорог такая перевозка устанавливалась обязательной:



– в пассажирском движении – между станциями, которые определены соглашением дорог, утверждённым Советом по железнодорожным делам;

– в грузовом движении – вообще между всеми станциями, открытыми для приёма и выдачи грузов.

Железные дороги, находившиеся в прямом сообщении, обязывались перевозить грузы в том числе в вагонах других дорог.

Отдельно регулировалась перевозка пассажиров и багажа. Дороги обязывались принимать все меры к их беспрепятственной перевозке.

Постоянное пассажирское движение требовало организовать по расписанию, опубликованному и выставленному на всех станциях. В расписаниях, помимо привычных сведений, должны были быть указаны поезда, в которых имелись «отделения дамские и для курящих». Приход и отход поездов указывались по Петербургскому и местному времени.

Стандартное число вагонов в поездах определялось Министерством путей сообщения, исходя из потребности в данное время года.

Время открытия и закрытия касс также устанавливалось МПС для каждой станции отдельно.

Пассажир имел право провести бесплатно одного ребенка до пяти лет, если он не занимал отдельного места. Плата за ре-

бенка от пяти до 10 лет была не выше 50 % платы за взрослого пассажира.

Безбилетник, обнаруженный в поезде, вносил двойную плату за проезд. Начальник станции имел право с помощью жандарма снять с поезда пассажира в случаях, если он мешал едущим с ним в одном купе попутчикам, а также если едущие с ним в одном вагоне пассажиры требовали его удаления ввиду «явно бесстыдных или оскорбительных действий».

Устанавливался порядок перевозки багажа. Подробно расписывались правила перевозки грузов, в том числе ответственность дорог и порядок разрешения споров, призванных обеспечить равнодоступность всем грузоотправителям. Сроки доставки утверждались Советом по железнодорожным делам.

В Уставе был раздел «Полицейские железнодорожные правила», определявшие запретные меры, направленные на обеспечение безопасности движения, а также правила поведения на железной дороге. Среди них и те, которые возлагали на железные дороги, как бы мы сказали сегодня, функции социальной ответственности.

Например, устанавливалось, что в пассажирских помещениях на станциях даже во время их закрытия могут быть пассажиры, прибывшие на стан-



ОБЩИЙ ВИДЪ СТАНЦІИ БОРИСОГЛБОВСКОЇ.

цию и не сумевшие отправиться с неё в случае метели, разлития рек, темноты и отсутствия перевозочных средств, а также заболевшие в пути до получения первой врачебной помощи. Более того, там могли находиться и не пассажиры, а «каждое постороннее лицо, потерпевшее в пути бедствие и укрьывшееся на станции как в ближайшем населённом пункте, до минования обстоятельств, за-

» 12 июня (по старому стилю) 1885 года царствовавшим тогда Александром III утверждён Общий Устав железных дорог. Принятие документа сняло множество препятствий на пути улучшения транспортного обеспечения населения и экономики России

ставивших искать приюта на станции».

Железнодорожной полиции предоставлялось право в чрезвычайных случаях (в том числе при снежных заносах) для оказания помощи железной дороге в их ликвидации рекрутировать «рабочих мужского пола из ближайших селений с необходимым числом подвод и рабочих инструментов». Со своей

стороны железной дороге предписывалось обеспечивать их питание, а оплату труда производить в обязательном порядке и в присутствии полицейских «немедленно по окончании работ и на самом месте производства оных».

Предусматривались меры по защите интересов пассажиров и населения. Так, железные дороги обязывались устраивать железные при пересечении их с доро-

гами четырёх классов и содержать за свой счёт. Уставом делегировались МПС полномочия определять порядок содержания пассажирских зданий, перечень станций, где должны быть буфеты и туалеты. Для буфетов инспектором дороги по согласованию с начальником жандармского полицейского управления устанавливался перечень обязательных то-

варов и их цен. По «свободным ценам» разрешалось торговать только товарами сверх этого перечня.

В пассажирских помещениях станций должно было быть достаточное количество бесплатной свежей воды для питья.

Для оказания помощи заболевшим или пострадавшим от несчастных случаев, а также работникам и членам их семей на дорогах предписывалось организовывать больницы. На каждой станции должен был быть запас средств, необходимых для оказания первой помощи и инструкции об их использовании.

На каждой станции заводилась книга жалоб.

В составе МПС учреждался Совет по железнодорожным делам. Председателем был министр путей сообщения. В него также вошли пять членов от МПС, включая заместителя министра, по одному от министерств финансов, юстиции, внутренних дел, государственного имущества, военного и государственного контроля. Кроме того, в него включались по два представителя частных железных дорог, торговли и мануфактуры, земледельческой и горнозаводской промышленности. Определялось, что при рассмотрении отдельных вопросов на заседании приглашались представители соответствующих государственных органов, например, медицинского и таможенного департаментов и т.д., эксперты, с правом совещательного голоса.

В компетенцию совета входило рассмотрение новых законов, относившихся к хозяйству и эксплуатации железных дорог, правил и инструкций, железнодорожных тарифов и сборов, и другие, вносимые МПС и касавшиеся деятельности железных дорог. Решения принимались простым большинством голосов при голосовании.

По каждому слушанию в совете составлялся отдельный журнал, в котором фиксировались все мнения, в том числе участников с совещательным голосом. В случае разногласий отражалось особое мнение лиц, оказавшихся в меньшинстве. Принятие данного документа сняло множество препятствий на пути улучшения транспортного обеспечения населения и экономики России.

ВИКТОР ВАКУЛЕНКО

КАК ЭТО БЫЛО

## О чём писала газета «Вперёд» 70 лет назад

## СТАХАНОВСКОЕ ДЕЖУРСТВО

Когда смена дежурного по отделению т. Зенищева вступила на дежурство, положение на станции Лиски было крайне тяжёлым: все пути были забиты готовыми составами. А вывозных паровозов не было.

Смена взяла социалистическое обязательство выправить положение, снизить рабочий парк на 400 вагонов.

Слово коллектива не разошлось с делом. Благодаря чёткой работе диспетчера т. Монина, маневрового диспетчера т. Дубовского, составителя т. Жердева, вагонного мастера т. Макарова и всей смены план сдачи поездов был выполнен полностью, задание по передаче местного груза превышено на 5 процентов, а рабочий парк снижен на 539 вагонов.

Н. Романчук, старший диспетчер отделения 24 января 1948 года

## ЗА 500 КИЛОМЕТРОВ В СУТКИ

Всё шире развёртывается на Лиховском отделении соревнование за 500-километровый среднесуточный пробег паровозов. 22 января, несмотря на то, что росошанцы передержали наши паровозы в Чертково, смена дежурного по отделению т. Елисева обеспечила скоростное продвижение поездов. По сощуптёкам диспетчеров тт. Гамаюнова, Требунского, Манилова, Бычкова паровозные бригады старших машинистов тт. Вильченко, Маловечко, Колтунова, Ревина, работая по кольцу, перевыполнили норму среднесуточного пробега на 100-150 километров. Паровоз старшего механика т. Наумова пробежал за сутки 460 километров.

Тесное сотрудничество машинистов и диспетчеров, стахановская работа всей смены т. Елисева обеспечили отправление 89 процентов поездов по графику. Рабочий парк на 7 паровозов ниже нормы. Среднесуточный пробег локомотивов на отделении превысил норму на 24 километра.

Н. Галушкин, паровозный диспетчер 24 января 1948 года

## Грязинский отстойник

Крайне медленно продвигают посевные грузы в Грязях. Здесь они подолгу лежат на погрузочной и разгрузочной платформах, на станциях.



Начальник станции Кравениково С. Д. Бузыкина.

На сортировочной платформе станции Грязи-Воронежские, например, запасные части, предназначенные Россосанской конторе «Сельхозснаб», пролежали 10 дней. 15 мест с сельскохозяйственными грузами были погружены в Добринке в вагон и там пролежали до отправки полмесяца. Более двух суток ожидали отправки два вагона с запасными частями для тракторов на станции Грязи-Сталинградские, а 4 других вагона 11 часов перебарывали со станцией Грязи-Сталинградские на Грязи-Орловские.

Приходится только удивляться, что начальники названных станций с невозмутимым хладнокровием наблюдают, как задерживаются посевные грузы.

М. Хныкин 27 января 1948 года

## ЛИКВИДИРОВАЛИ КРАСНЫЙ УГОЛОК

В коллективе грузовых работников станции Таловая совсем заглохла массово-политическая работа. Для неё даже нет помещения. Раньше красный уголок заменяла так называемая «ожидалка», а теперь и её начальник Лискинской погрузо-разгрузочной конторы т. Савенко отобрал под квартиру. Так прекратил своё существование красный уголок.

Сейчас таловским грузчикам совершенно негде собраться, чтобы побеседовать или почитать газету.

Ведьмин 29 января 1948 года

Коллектив Юго-Восточной дирекции по ремонту тягового подвижного состава и первичная профсоюзная организация ЮВТР поздравляют с 55-летием начальника дирекции

**ТЕРЕНТЬЕВА**  
Владимира Ивановича.

*В жизни всё сложится так, как хотелось,  
В сердце всегда будет мужество, смелость!  
И от души в этот день вам желаем  
Счастья, успехов, удач! Поздравляем!*

Руководство и коллектив Юго-Восточного центра метрологии и первичная профсоюзная организация управления ЮВЖД поздравляют с юбилеем слесаря-инструментальщика отдела ГСИ

**КРЯКОВСКУЮ**  
Ларису Ивановну.

*Пусть этот день морщинок не прибавит,  
А старые загладит и сотрёт,  
Здоровье укрепит, от горестей избавит  
И радость в дом надолго принесёт.*

Коллектив Юго-Восточной химико-технической лаборатории и первичная профсоюзная организация управления ЮВЖД поздравляют с юбилеем лаборанта химического анализа Староскольской лаборатории

**ОВСЯНИКОВУ**  
Ольгу Петровну.

*Только хороших и радостных дней,  
Счастливых улыбок, весёлых затей,  
Пусть ангел-хранитель укроет крылом,  
Невзгоды и беды оставь за окном.*

Коллектив первой службы и первичная профсоюзная организация управления ЮВЖД поздравляют с юбилеем инспектора по производственно-техническим вопросам Мичуринского отдела

**ГОРДЕЕВУ**  
Елену Викторовну.

*В жизни самого светлого, лучшего  
Мы желаем сегодня для вас:  
Солнца ясно, благополучия,  
Тёплых слов и приветливых глаз!*

Первичная профсоюзная организация управления ЮВЖД поздравляет с днём рождения профгруппа, заместителя начальника инвестиционного отдела

**ДОРОВСКУЮ**  
Ирину Васильевну.

*Жизни долгой и счастья без края,  
Красоты, неподвластной векам,  
И энергии вечной желаем  
Всей душой в день рождения вам!*

Коллектив службы корпоративной информатизации и первичная профсоюзная организация управления ЮВЖД поздравляют с юбилеем оператора Староскольского центра оперативно-технического учёта

**ХАУСТОВУ**  
Любовь Васильевну.

*Пусть окружают все заботой и вниманием,  
Подарят пусть улыбки, вдохновение,  
Сбываются пусть непременно пожелания  
В ваш славный праздник – день рождения!*