



Сегодня министру путей сообщения СССР Николаю Коняреву исполнилось бы 95 лет. Его имя увековечено на Аллее Славы стадиона «РЖД Арена» | 6

стр.2 | На станции Вышестеблиевская СКЖД установлен новый рекорд выгрузки – 1900 вагонов, в том числе 1406 с углем и 494 с нефтепродуктами

WWW.GUDOK.RU

Выходит с 23 декабря 1917 года

12+

ГУДОК

19 января 2022 года
СРЕДА № 7 (27343)

ЕЖЕДНЕВНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ГАЗЕТА

Тираж 113 305 экземпляров

КЛИЕНТООРИЕНТИРОВАННОСТЬ

ЦИФРА ДНЯ

52 341

ВАГОН В СУТКИ



СОСТАВЛЯЕТ ОБЪЁМ ВЫГРУЗКИ С НАЧАЛА ГОДА, ЧТО ЯВЛЯЕТСЯ МАКСИМАЛЬНЫМ ЗНАЧЕНИЕМ ДЛЯ ЯНВАРЯ С 2008 ГОДА

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Перевозка морепродуктов вышла на рекорд

В 2021 году по железной дороге из Приморского края отправлено 680 тыс. тонн рыбной продукции, сообщает пресс-центр «Российских железных дорог». Это рекордный показатель за всё время работы РЖД и на 37,3% больше, чем было перевезено в 2020 году. В декабре 2021 года погружено 70,1 тыс. тонн – на 43,1% больше по сравнению с декабрем 2020-го. Перевозка морепродуктов в контейнерах с начала года составила 433,6 тыс. тонн, в рефрижераторных вагонах отправлено 246 тыс. тонн. Основной объём рыбной продукции в 2021 году отгружен в адрес грузополучателей Московского региона, Урала и Сибири. Экспортные отправки рыбы с железнодорожных станций Приморья за 12 месяцев прошлого года составили 90,8 тыс. тонн. В декабре 2021 года в Китай было отправлено 16,1 тыс. тонн.

Предпочитают скорость

Пассажиропоток «Сапсанов» в 2021 году достиг 5,4 млн пассажиров, что на 52% больше, чем годом ранее, сообщает пресс-центр ОАО «РЖД». В декабре прошлого года «Сапсаны» перевезли 476,4 тыс. пассажиров – на 57% больше, чем в декабре 2020-го. С начала эксплуатации «Сапсанов» поездки на них совершили свыше 48 млн пассажиров. На долю «Сапсанов» приходится более половины пассажиропотока линии Санкт-Петербург – Москва. В 2021 году они перевезли на этом направлении 4,8 млн человек. Холдинг «РЖД» модернизирует поезда «Сапсан», а также расширяет парк высокоскоростных поездов: в прошлом году из Германии прибыли три новых «Сапсана», сейчас они проходят сертификационные испытания.



Движение навстречу

В 2022 году ОАО «РЖД» направит 615 млн руб. на развитие коммерческой инфраструктуры

В понедельник Центр фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД» (ЦФТО) открыл первое за несколько лет сетевое совещание «Основные направления развития в сфере транспортного обслуживания и логистики» в расширенном формате, с привлечением зарубежных партнёров. Приглашённые спикеры и участники встречи обсудили тренды, оказывающие влияние на транспортно-логистическую отрасль, внедрение новых технологий и услуг, планы по их развитию в 2022 году.

Как рассказал заместитель генерального директора ОАО «РЖД» – начальник ЦФТО Алексей Шило, одним из важнейших трендов последних десятилетий останется внедрение новейших цифровых сервисов и IT-технологий.

«Безусловно, всё более востребованными у клиентов становятся сервисы, заказ и оформление услуг через которые возможны удалённо, без необходимости прямых контактов, – считает Алексей Шило. – Сегодня мы фиксируем продолжающийся запрос на комплексные продукты с максимальной простотой оформления (решения под ключ), в том числе с учётом потребностей клиентов сегмента МСП в перевозках небольших партий грузов».

Отметим, что для развития цифровых продуктов в холдинге каждый год утверждается соответствующая программа. Так, по словам первого заместителя начальника ЦФТО Сергея Колесникова, в наступившем году приоритетным проектом в сфере цифровизации для ОАО «РЖД» станет автоматизация процессов планирования и контроля исполнения перевозки.

«Следующее направление – это развитие личного кабинета клиента, куда планируется внедрить ещё больше новых услуг. В частности, программа «РЖД-навигатор», договорная работа в цифровом формате, а также согласо-



Заместитель генерального директора ОАО «РЖД» – начальник ЦФТО Алексей Шило (справа) выступает перед участниками совещания

вание эскизов для тяжеловесных и длиннономерных грузов, – пояснил Сергей Колесников. – Помимо этого мы работаем над цифровизацией претензионной работы. Сегодня входящие претензии уже автоматизированы, в 2022 году планируем перевести в такой же формат и исходящую претензионную работу».

Говоря о проектах в сфере цифровизации в 2022 году, генеральный директор

Сегодня ЦФТО реализует сразу две инвестиционные программы, направленные на освоение перспективных объёмов перевозок, отметил начальник управления развития коммерческой инфраструктуры ЦФТО Евгений Кашурников. «Первая программа предполагает развитие коммерческой инфраструктуры на 91 железнодорожной станции. В 2022 году на развитие инфраструктуры станций будет

Одно из направлений – это развитие личного кабинета клиента, куда планируется внедрить ещё больше новых услуг

ОАО «Цифровая логистика» Николай Резвов упомянул переход на «бумажные перевозки» в международном сообщении.

«У холдинга есть планы транзитных перевозок с применением технологии безбумажного документооборота между Россией, Беларусью и Казахстаном», – уточнил он.

направлено 615 млн руб, а общая сумма инвестиций до 2024 года составит более 6 млрд руб. Именно в этой программе ЦФТО выступает управляющим, – уточнил Евгений Кашурников. – Вторая программа направлена на модернизацию железнодорожных пунктов пропуска».

>Окончание|2

БЛИЦ

Парк по стандарту



Денис Абрамов, руководитель отдела стандартизации ООО «ВНИЦТТ»

– 1 февраля 2022 года вступят в силу два новых стандарта: ГОСТ 34764-2021 «Вагоны-самосвалы. Требования к прочности и динамическим качествам» и ГОСТ 34772-2021 «Транспортёры железнодорожные. Требования к прочности и динамическим качествам». Для чего нужны изменения в ГОСТы?

– Стандарты будут применяться при проектировании вагонов-самосвалов и железнодорожных транспортёров. Они устанавливают требования к прочности и динамическим качествам при выполнении расчётов и оценке результатов испытаний для несущей конструкции кузова вагона, крепления подвесного оборудования вагона, несущей конструкции и крепления подвесного оборудования тележек, составных частей тормозной рычажной передачи. Также стандарты отражают требования к автома-

тическому сцеплению вагонов и проходу сцепленными вагонами кривых участков пути. Ранее для расчётной оценки прочности и динамических качеств вагонов-самосвалов использовался документ «Нормы для расчёта и проектирования новых вагонов-самосвалов (думпкаров) колеи 1520 мм», а для железнодорожных транспортёров – «Нормы расчёта и проектирования новых и модернизируемых железнодорожных транспортёров общего назначения колеи 1520 мм». Основные положения норм расчёта и про-

ектирования были заложены в 1970–1980 годах, когда при расчётах применялись аналитические приближённые уравнения, которые сейчас заменены методами конечных элементов и численного интегрирования уравнений движения вагона. – Как введение новых стандартов отразится на практике отрасли? – Разработка и введение в действие ГОСТа 34764-2021 «Вагоны-самосвалы. Требования к прочности и динамическим качествам» и ГОСТа 34772-2021 «Транспортёры железнодорожные. Требования к прочности и

динамическим качествам» позволят решить задачи по созданию доказательной базы для обеспечения выполнения требований технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011). Новые требования способствуют снятию ограничений, связанных с улучшением параметров грузовых вагонов, а также унификации требований, предъявляемых к грузовым вагонам при расчётах и испытаниях.

БЕСЕДОВАЛА АРИНА БЕЛАН

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ

Безопасное подключение

ОАО «РЖД» поделилось опытом по созданию позитивного контента для детей и подростков

ОАО «РЖД» реализует комплекс мероприятий по защите детей от вредной информации и формирует для подрастающего поколения собственный полезный контент. Своим опытом железнодорожники поделились во время круглого стола «Позитивный детский контент: реализация профилактических проектов в сфере детской безопасности», который состоялся 17 января в Общественной палате РФ.

Мероприятие прошло по инициативе Общественной палаты в минувший понедельник. В нём приняли участие представители Совета Федерации, федеральных министерств, общественных организаций и бизнеса. Было отмечено, что с каждым годом в России увеличивается число пользователей Интернета именно за счёт несовершеннолетних. По данным исследования Высшей школы экономики, ежедневно в Сеть выходят 95–97% подростков от 12 до 14 лет. Растёт вовлечённость в цифровую среду детей 7–11 лет. А доля дошколят, которые пользуются социальными сетями, за 10 лет возросла почти в три раза – с 22 до 68%.

При этом большая часть контента в Интернете не соответствует потребностям и интересам детей, сказал директор Департамента цифровой трансформации и больших данных Минпросвещения России Андрей Горобец. По его словам, ведомство работает над программой подготовки родителей и педагогов, которая позволит им обучать детей информационной безопасности.

ОАО «РЖД», как социально ориентированная компания, со своей стороны ведёт работу по созданию полезного контента для детей и подростков.

«В структуре ОАО «РЖД» – 25 Детских железных дорог, 21 школа, 76 детских садов. Также в 67 муниципальных школах реализуется наш проект «РЖД класс». Мы просто не можем оставаться в стороне. В этих вопросах компания работает по трём основным направлениям – профилактика детского травматизма на объектах железнодорожного транспорта, экологическая и информационная безопасность», – рас-



ОАО «РЖД» создаёт развивающие программы для детей всех возрастов

сказал во время круглого стола заместитель начальника Департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Александр Збарский.

Он уточнил, что ежегодно более 66 тыс. детей вовлекаются в проводимые ком-

панию в образовательных учреждениях и на Детских железных дорогах организовано 130 экологических дружин, которые проводят просветительские акции и мероприятия, снимают ролики и выкладывают их в Сеть.

По экологическому направлению в образовательных учреждениях и на Детских железных дорогах организовано 130 экологических дружин

панией мероприятия. Так, по теме профилактики травматизма на железнодорожной инфраструктуре проводятся онлайн-уроки, создан банк интерактивных игр, подростки вовлекаются в проектную деятельность. По экологическому направ-

лению в образовательных учреждениях и на Детских железных дорогах организовано 130 экологических дружин, которые проводят просветительские акции и мероприятия, снимают ролики и выкладывают их в Сеть.

Дарья Чикиркина

КЛИЕНТООРИЕНТИРОВАННОСТЬ

Движение навстречу

»Начало»

Помимо этого ЦФТО проводит ряд совместных проектов со структурными подразделениями холдинга. Один из них – интеграция в call-центр ОАО «РЖД» контакт-центра Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом, который теперь является подразделением 2-й линии, рассказал начальник ЦМ Алексей Бельский.

«Нам интересна обратная связь от клиентов. Для решения их вопросов мы создали call-центр на базе Северной дирекции, который начал ра-

ботать в декабре прошлого года. Основное отличие от контакт-центра 1-й линии – это сотрудничество по действующим договорам», – говорит Алексей Бельский.

Своими планами и проектами на ближайшие годы поделились и дочерние компании холдинга. Так, по словам генерального директора АО «РЖД Логистика» Дмитрия Мурова, согласно новой стратегии, компания трансформируется в оператора, предоставляющего полный комплекс транспортно-логистических услуг на базе сочетания собственных и при-

влечённых активов.

«Такая стратегия предполагает масштабную цифровизацию деятельности. Она касается как фронт-офиса, который занимается коммуникацией с клиентами, продажами и ведением заказов, так и бэк-офисных функций, направленных на бесперебойность и повышение эффективности бизнес-процессов», – пояснил Дмитрий Муров. – Есть планы по разработке специализированных цифровых решений для клиента. Например, при управлении цепями поставок в рамках транспортно-логистической

инфраструктуры клиента».

В планах АО «Федеральная грузовая компания» (ФГК) – развитие контейнерных перевозок. Начальник управления проектной деятельности ФГК Сергей Ефремов считает, что основные драйверы для расширения контейнерных перевозок в России – это нехватка хороших автодорог, перенасыщение рынка автомобильных услуг, тренд на контейнеризацию, а также повсеместное распространение требований ESG.

«Для развития контейнерных перевозок в 2022 году ФГК планирует приобрести 250

новых платформ, развивать сервисы на Северной дороге и по маршрутам Москва – Новосибирск и Москва – Дальний Восток», – рассказал он.

Созданное холдингом год назад АО «РЖД Бизнес Актив» (РЖДБА) сегодня оперирует 14 контейнерными терминалами, а парк компании состоит более чем из 3 тыс. контейнеров и 4,25 тыс. платформ. Об этом в своём выступлении гостям мероприятия рассказал генеральный директор РЖДБА Вячеслав Сараев.

«В 2022 году компания продолжит увеличивать свой парк. Согласно ин-

вестиционной программе, в наступившем году планируется приобрести новые железнодорожные платформы и 10 тыс. новых контейнеров», – уточнил Вячеслав Сараев. – Также мы ставим себе целью строительство новых терминалов, в частности в Забайкальске».

Встреча партнёров позволила укрепить кросс-функциональное взаимодействие внутри транспортно-логистического бизнес-блока и придать новый импульс вопросам развития транспортного обслуживания и логистики.

Анастасия Баранец
Анна Якушева

ДОСТИЖЕНИЕ

Рекордная выгрузка

17 января на станции Вышестеблиевская СКЖД был установлен новый рекорд выгрузки – 1900 вагонов (1406 с углем и 494 с нефтепродуктами).

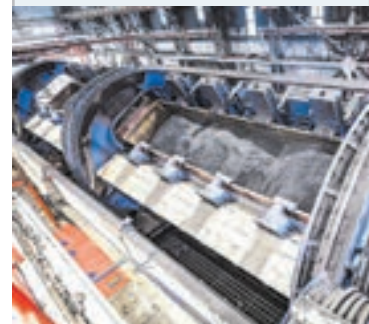
Предыдущий рекорд на Вышестеблиевской был в октябре прошлого года и составил 1800 вагонов. Как отметил начальник станции Руслан Прокофьев, такого результата удалось достичь за счёт плотного взаимодействия между станцией, логистическим центром Северо-Кавказской дирекции управления движением и грузополучателями, а также благодаря развитию железнодорожной инфраструктуры на подходах к станции.

– Ежедневно мы с грузополучателями проводим планирование подвода грузовых поездов с учётом наличия ёмкостного парка под выгрузку, – рассказал он. – Затем, исходя из полученной информации, в логистическом центре составляется план подвода поездов исключительно с тем грузом, который заявляет на прибытие грузополучатель. Это позволяет минимизировать лишние манёвры с вагонами, сразу выставляя их под выгрузку, – сказал Руслан Прокофьев.

Содействовало увеличению выгрузки и развитие железнодорожной инфраструктуры на подходах к станции, осуществляемое в ходе реализации проекта расширения доступа к портам Азово-Черноморского бассейна: в течение нескольких лет в этом регионе на различных участках СКЖД ведётся строительство вторых путей, проведена электрификация железнодорожных линий Таманского полуострова.

Кроме того, на рост выгрузки влияет перераспределение штата работников станции между районами дислокации грузополучателей. К примеру, сегодня в Вышестеблиевскую активно идёт уголь. В связи с этим одного из приёмосдатчиков, работавшего в районе Железный Рог, где происходит выгрузка нефтепродуктов, перевели в район Панагия на угольный терминал. Также на угольный терминал перешёл и агент фирменного транспортного обслуживания. По словам Руслана Прокофьева, это позволяет ускорить оформление документов, сократить оборот вагонов и увеличить выгрузку.

Игорь Евдокимов



РАЗВИТИЕ

Стартовал хорошо

Работа в вагонном депо станции Комсомольск-Сортировочный Никите Келлеру пришлась по душе

Ещё 3,5 года назад осматриватель-ремонтник вагонов эксплуатационного вагонного депо Комсомольск-на-Амуре Никита Келлер мало что знал о работе на железной дороге. Представление об отрасли у него складывалось по поездкам в пассажирских поездах. Придя на работу в вагонное депо, Никита с головой окунулся в непростой мир специфических терминов, технологий, правил и нормативов. Освоиться в новой сфере ему помог коллектив.

Никита Келлер родился и вырос в Комсомольске-на-Амуре. До того как освоить железнодорожную профессию, он два года трудился слесарем в тепловых сетях. Решившись на перемены, обратился в Дальневосточный учебный центр профессиональных квалификаций, где как раз шёл набор в группу осматривателей-ремонтников вагонов. Ему предложили попробовать это направление. «Обучение в ДВУЦПК длилось около трёх месяцев. После окончания пришёл работать на вагонный участок станции Комсомольск-Сортировочный, – вспоминает Никита Келлер. – Конечно, сначала было не просто. Информации много, новая для меня область. Плюс незнакомый коллектив. Но я достаточно быстро со всеми познакомился, и как раз колле-



ЛИЧНЫЙ АРХИВ

Никита Келлер вместе с коллегами не раз представлял своё предприятие на различных соревнованиях и спартакиадах

ги помогли разобраться в непонятных для меня моментах». Как начинающий осматриватель-ремонтник Никита был прикреплён к наставнику Дмитрию Городилову, отработавшему в профессии около 10 лет. Он

не просто рассказывал новичку о нюансах и тонкостях работы, но и говорил о сложившихся в коллективе традициях. «Например, не везде принято, чтобы коллектив обедал вместе и делился своей едой. А у нас так положе-

но. И мне эта особенность очень нравится», – говорит Никита.

Немало работников увлекаются спортом и принимают участие в различных соревнованиях. Никита Келлер стал участником сборной депо. Вместе с коллегами он не раз представлял своё предприятие на различных соревнованиях и спартакиадах.

На выезде команды в Тынду Никита участвовал в состязаниях по гиревому спорту.

«Наш кадровик постоянно предлагает поучаствовать в разных спортивных турнирах, поэтому спортивная жизнь у нас насыщенная, – говорит он. – Я сам люблю спорт и увлекаюсь не только гирями, пробую себя в разных направлениях. Предлагаю коллегам попробовать прийти в спортзал. Многие, конечно, первой тренировкой и ограничиваются. Но и это уже неплохо, ведь они видят на примере других, каких успехов можно достичь».

В планах Никиты Келлера не только отточить практические знания и навыки в работе, но и получить высшее образование в профильном вузе. А вот будет ли его будущая специализация касаться работы с подвижным составом или он расширит свой железнодорожный кругозор, выбрав другое направление, он пока не решил. До старта приёмной кампании 2022 года есть время подумать.

Татьяна Щербаченко,
Хабаровск

КАДРЫ

Нарисовали будущее

Молодому специалисту помогли адаптироваться на новом месте, составив карьерный план.

Всего полгода назад Дарья Айсина устроилась в моторвагонное депо Новосибирск, а сегодня она сама помогает адаптироваться молодым сотрудникам. Инженер по подготовке кадров Дарья Айсина отучилась в Омском государственном университете путей сообщения по целевому направлению. Всю практику она проходила в новосибирском депо, поэтому её там уже знали и ждали. «Накануне защиты дипломного проекта мне позволила заместитель начальника депо по кадрам и социальным вопросам Анастасия Кулагина и сообщила, что появилась вакантная должность для специалиста с высшим образованием. Когда она описала мои будущие обязанности, я поняла, что это идеальный вариант: работа с документами и людьми 50 на 50, – вспоминает железнодорожница. – Правда, это не совсем



ЛИЧНЫЙ АРХИВ

по моей специальности: после окончания университета у меня были корочки нарядчицы и сертификаты о повышении квалификации в области управления персоналом. Поэтому предстояла масштабная подготовка».

Дарья признаётся, что встреча с Анастасией Кулагиной изменила её представление о будущем. Они составили план развития молодого специалиста в компании, поставили ближайшие цели. «Анастасия Олеговна отметила мои лидерские качества и сказала, что у нас есть похожие черты. Она вдохновила меня своим примером, – говорит инженер по подготовке кадров. – Этот разговор и перспектива развития для меня сильная мотивация».

Адаптироваться молодой работнице помогла и ведущий специалист по управлению персоналом Анна Жулаева. Под руководством коллег она вникала в свои должностные обязанности. Трудно было запомнить всю нормативную базу. Приходилось снова и снова читать распоряжения, чтобы в дальнейшем подкрепить теорию практикой. Теперь, спустя всего полгода, Дарья Айсина и сама помогает адаптироваться новым сотрудникам и практикантам. Для этого, объясняет она, нужно сотрудничать с наставником – составить чёткий план стажировки, определить пул самостоятельной работы.

Дарья Доротова

ПЕРСПЕКТИВЫ

Дорога уважает сильных людей

Когда Алина Сафьянникова впервые появилась на станции Чернянка Белгородского центра организации работы железнодорожных станций Юго-Восточной дирекции управления движением, куда она после окончания отраслевого колледжа была направлена на работу дежурным, никто не сомневался – эта хрупкая девочка даже месяца не проработает. Однако у 20-летней Алины оказался очень сильный характер.

Как выработался у неё этот характер, можно судить по двум историям из её жизни. Ещё будучи подростком, в 15 лет, Алина не захотела сидеть на шее у родителей (хоть семья и жила в достатке), решив дворником самостоятельно зарабатывать себе на хлеб. Ещё один пример: ей захотелось научиться играть на гитаре. Обладая музыкальным слухом и голосом, она нашла в Интернете обучающие программы, выучила аккорды и теперь радует родителей и друзей обширным репертуаром подобранных ею самостоятельно, на слух, песен.

– Алина пришла к нам 1 сентября прошлого года, – рассказывает о своей подопечной её наставник, дежурный по станции Чернянка Наталия Стипан. – Первое, что бросилось в глаза, – это желание девушки работать. Она без страха бралась за любую работу и выполняла её на отлично. Не много я встречала в своей жизни молодых специалистов, которые были так хорошо подготовлены теоретически. Полученные базовые знания она использует в полной мере.

– Я шла на железную дорогу осознанно, – включается в нашу беседу Алина. – Мой



Алина Сафьянникова (на переднем плане) со своим наставником Наталией Стипан

АРХИВ АЛИНЫ САФЬЯННИКОВОЙ

папа – машинист тепловоза, мама – диспетчер. Маленькой девочкой я восхищалась работой родителей. Я видела, насколько они увлечены своим делом. Они могли часами напролёт, с горящими глазами, даже после ночных смен рассказывать о том, как прошёл их день, обсуждать производственные моменты. Очень многое о работе я узнала и от их коллег. Даже приходило к нам в гости, они часто вели за столом разговоры только о работе.

По словам наставницы, делает Алина Сафьянникова свою работу профессионально. С лёгкостью выполняет маневровые операции, направляет составы на тот или иной путь, подаёт команды, четкие и понятные.

– В феврале, – продолжает Наталия Стипан, – будет полгода, как Алина вошла в наш коллектив. Она понимает свою рабо-

ту и не боится трудностей и тяжёлых заданий, проявляет инициативу. Она успешно прошла испытательный срок, выполняя все задания. Сейчас уже без всякого беспокойства мы передаём ей смену, зная наперёд, что работа будет выполнена на все сто. Кроме того, она располагает к себе своей добротой, искренностью и воспитанностью.

– Наталия Александровна стала для меня второй мамой, – рассказывает Алина Сафьянникова. – Всё, что я сейчас умею, – благодаря ей. Она постоянно рядом, на любой мой вопрос даст точный и понятный ответ. Вообще я считаю, что мне повезло и с коллективом, и с местом работы.

– Для моего профессионального роста эта станция и наш коллектив просто подарок судьбы, – уверена Алина. – Благодаря им я осваиваю подачу вагонов под разгрузку и погрузку, учусь действовать в нестандартных ситуациях. Работа здесь – это бесценный опыт.

Останавливаться на месте Алина не собирается. Сейчас она без отрыва от производства осваивает организацию перевозок на первом курсе Липецкого государственного технического университета и хочет, как мама, стать диспетчером.

– Работая на железной дороге, – говорит Алина, – я с уверенностью и спокойствием смотрю в будущее. Знаю, что железная дорога будет всегда. Рада, что являюсь частью большой и дружной семьи железнодорожников, которая заботится обо мне. И эта забота чувствуется во всём. Даже часть арендной платы за съёмное жильё мне погашает компания.

Виталий Сочкан

ГРУЗ

Движение без перебоев

ОАО «РЖД» принимает меры для снижения количества очередей в портах

Транспортный рынок в конце прошлого года столкнулся с проблемой выгрузки нефтепродуктов в морских терминалах. Во избежание срыва поставок ОАО «РЖД» реализует ряд решений для организации бесперебойного движения нефтяных грузов по сети. Холдинг проводит регулярные встречи с грузоотправителями, где стороны совместно обсуждают текущие проблемы и задачи.

Проблемы с выгрузкой нефтепродуктов возникли в начале декабря в портах Северо-Запада и Дальнего Востока из-за установившихся в регионе низких температур. Под конец 2021 года на сети ОАО «РЖД», по данным холдинга, ежедневно грузилось на 800 вагонов больше, чем выгружалось. Тенденция сохранилась и в начале января, что привело к возникновению отставленных от движения поездов на припортовых станциях.

Для решения проблем руководство холдинга предложило принимать меры совместно со всеми участниками перевозочного процесса. Так, в декабре в ОАО «РЖД» создали оперативный штаб для устранения проблем, связанных с транспортировкой и выгрузкой нефтепродуктов в портах. В него вошли в том числе крупнейшие грузоотправители и операторские компании.

На первых заседаниях стороны договорились организовать мониторинг имеющихся мощностей в портовых терминалах и решили сначала подавать к выгрузке вагоны, которые проще разгрузить, например со светлыми нефтепродуктами, что уменьшит очереди в портах. Также был разработан график подвода поездов таким образом, чтобы на припортовых станциях постоянно находились вагоны, готовые к выгрузке.

Спрос и холод

Одна из причин возникновения заторов – смерзание некоторых видов нефти. Тёмные нефтепродукты, имея большую густоту, из-за низких температур смерзаются, что замедляет процесс выгрузки, пояснил ранее «Гудку» заместитель начальника Центра фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД» по оперативной работе Сергей Галкин.

Помимо причин технологического характера существуют и природные. По словам заведующего кафедрой нефтегазотрейдинга и логистики Российского государственного университета нефти и газа имени И.М. Губкина Юрия Щербанина, в Азово-Черноморском бассейне, например, в декабре-январе обычно Чёрное море сильно штормит, в связи с чем закрывается Босфорский пролив. Суда, включая танкеры, простаивают по обе его стороны, что вызывает сбой и в работе нефтяных терминалов морских портов.

Свою роль в возникновении заторов сыграл не только погодный фактор. Как рассказал советник генерального директора ООО «БалтТрансСервис» Владимир Прокофьев, в направлении портов увеличилась отгрузка нефтепродуктов. «Сейчас выгодно отправлять на экспорт нефтепродукты, в том числе мазут. И на эти грузы растёт спрос за рубежом. Соответственно, в порты идут большие объёмы, что в непростых погодных условиях приводит к образованию заторов», – считает Владимир Прокофьев.

Выгрузка под двойным контролем

В начале 2022 года, как сообщают в ОАО «РЖД», ситуация на подъездах к портам улучшилась, однако оставалась достаточно сложной. В январе холдинг пришлось ввести 17 ограничений на погрузку в адреса отдельных операторов морских терминалов и припортовых нефтебаз. В



начале года погрузка на сети РЖД в адрес портов выросла на 3,8%, но не все морские терминалы были готовы к таким объёмам. По данным холдинга, средняя выгрузка составляла 58% от их перерабатывающей способности.

Согласно информации с официального Telegram-канала ОАО «РЖД», «Ванино-ТрансУголь» на станции Дюанка выгружает 263 вагона в сутки, что вдвое меньше норматива. Порт Посёет выполняет план лишь на 32%, принимая 111 вагонов с углем. Штормовой ветер помешал нормальной работе терминалов на Чёрном море. В порту Туапсе 4 января выгрузили 400 вагонов вместо 1087. Очереди на слив нефтепродуктов по-прежнему сохраняются к терминалам «Импортпищепром» и «Новороссийский мазутный терминал». На станции Лужская «Новые коммунальные технологии» выгружают смёрзшийся уголь грейфером. Получается обработать только 350 вагонов вместо 580. «Портэнер-

и прочими участниками рынка. Немаловажный аспект – слаженная информационная работа с холдингом. Например, у ПНТ и ОАО «РЖД» действует суточный логистический контроль по выгрузке нефтепродуктов в направлении ПНТ, что позволяет минимизировать влияние неритмичности выгрузки.

По состоянию на 10 января на ПНТ было брошено четыре маршрута с тёмными нефтепродуктами. В компании отмечают, что это хороший результат с учётом сложной ледовой обстановки и погодных условий нынешней зимы. По прогнозам, ухудшений с отгрузкой нефтепродуктов не ожидается.

ОТРЕАГИРОВАЛИ ОПЕРАТИВНО

В ОАО «РЖД» подчёркивают, что существующую проблему можно решить только общими усилиями. Холдинг совместно с портовиками разработал графики подвода поездов так, чтобы на припортовых

Холдинг совместно с портовиками разработал графики подвода поездов так, чтобы на припортовых станциях постоянно находились вагоны, готовые к выгрузке

го» сливает 317 цистерн с нефтепродуктами вместо 388, «Усть-Луга Ойл» – 1362 вместо 1412. В их адрес простаивает более 20 поездов с грузом.

«Всё это сдерживает погрузку экспортных грузов и усложняет ситуацию с движением поездов на припортовых железных дорогах. РЖД заинтересованы в скорейшей нормализации ситуации. Находимся в постоянном контакте с портовиками, чтобы помочь коллегам оптимизировать работу. Ведь наша общая цель – продолжать наращивать объёмы перевозок», – говорится в официальном Telegram-канале ОАО «РЖД».

Непростая ситуация с выгрузкой наблюдается не везде. Как рассказали «Гудку» в АО «Петербургский нефтяной терминал» (ПНТ), несмотря на сложную ледовую обстановку и погодные условия нынешней зимы, ПНТ регулирует выгрузку тёмных нефтепродуктов с нефтеперерабатывающих заводов. В конце прошлого года ситуация с выгрузкой на ПНТ оставалась в норме, это подтверждали и в оперативном штабе в ОАО «РЖД».

Как считают в ПНТ, основная причина возникновения очередей в портах – несогласованность между грузоотправителем

станциях постоянно находились вагоны, готовые к выгрузке. Такая мера принесла положительный эффект, и выгрузка в портах достигла 16,4 тыс. вагонов в сутки, что на 3,2% выше уровня 2021 года и на 7,1% больше, чем в 2020-м.

В сравнении с показателями конца прошлого года оборачиваемость вагонов с нефтепродуктами улучшилась, отмечает член правления компании Rail Go Олег Яценко. «РЖД озадачились урегулированием проблемы с заторами на подъездных путях к портам. Руководство проводило ежедневные селекторы, где с участниками перевозочного процесса обсуждались объёмы погрузки продукции компаний в разных направлениях, а также возникающие проблемы с отгрузкой. Это сыграло положительную роль», – рассказал «Гудку» Олег Яценко.

Несмотря на заторы, погрузка экспортных грузов на сети ОАО «РЖД» в порты достигла абсолютного рекорда в 2021 году и составила 351,1 млн тонн. По данным холдинга, в структуре экспортного грузопотока доля нефтяных грузов – 22%. В адрес дальневосточных портов на 7,3% (до 7,9 млн тонн) выросла погрузка нефтеналивных грузов.

Арина Белан

РАЗРАБОТКА

Технологии перевозок



СЕРГЕЙ РАЛОВЕЦ,
управляющий директор
АО «РМ Рейл
Инжиниринг»

Перевозка вязких и застывающих грузов остаётся актуальным вопросом, поскольку ряд продуктов нефтяного происхождения имеет свойство сгущаться при пониженных температурах. В зимний сезон расчёт технологического времени для слива нефтепродуктов производится с учётом времени на его разогрев. Вагоностроительные компании постоянно ищут способы создания и реализации конструктивных идей для решения этой проблемы.

Наша компания исторически занимается выпуском подвижного состава для транспортировки вязких и застывающих грузов и постоянно работает над повышением эффективности перевозок и сокращением технологического времени на разогрев. На сети насчитывается несколько тысяч вагонов с пароразогревательным кожухом производства «РМ Рейл».

Одна из последних разработок – вагон-цистерна модели 15-1286. Конструкцию отличает наличие в верхних точках пароразогревательного кожуха клапанов (по типу крана Маевского), которые исключают образование воздушных карманов (пробок) и ускоряют заполнение кожуха горячим паром. Она оборудована нижним сливным прибором с тремя степенями защиты с возможностью применения гидромонитора в составе УСНГ при сливе груза. Цистерна имеет максимальный объём котла 88,1 куб. м и грузоподъёмность 73 тонны при осевой нагрузке 25 т/с, а также увеличенный до 32 лет срок службы.

Повышение эффективности систем разогрева напрямую связано с сокращением времени разгрузки и, как следствие, исключением заторов на сети. В связи с этим наша компания продолжает поиск конструктивных идей в решении данной проблемы, в том числе рассматривает возможность применения наружной теплоизоляции в дополнение к пароразогревательному кожуху.



ТЕХНОЛОГИИ

Мазуту нужен «разогрев»

Каждый год в зимний период операторы сталкиваются с проблемой смерзания тёмных нефтепродуктов. Под воздействием низких температур они загустевают, что создаёт сложности во время отгрузки из цистерн и увеличивает время слива. Ускорить этот процесс можно несколькими способами, например используя цистерны с паровой рубашкой. Однако использование такой технологии не всегда целесообразно и финансово выгодно.

Существуют высоковязкие сорта мазута, которые и не в холодное время года застывают при 25 градусах. Самые распространённые марки мазута застывают уже при 10 градусах. Именно из-за такой особенности мазут доставляют исключительно железнодорожным или автомобильным транспортом, а не через трубопровод.

Слить застывший мазут из цистерн можно только после прогревания, чтобы он вновь обрёл текучесть. Эту процедуру выполняют непосредственно перед выгрузкой.

Количество оставленных от движения цистерн с тёмными нефтепродуктами и возникновение заторов из-за длительного процесса слива связано исключительно с возможностями грузополучателей (а это преимущественно стивидорные компании) по своевременной обработке поступающих поездов, отмечает генеральный директор ABC-gail Артур Нурмухамедов. «Для этого используют так называемые тепляки – тёплые помещения, где согревается цистерна. Вне тепляка можно использовать мобильные парогенераторы или принимать цистерны с паровой рубашкой – ёмкостью в дне котла цистерны, куда подаётся пар, разогревающий мазут непосредственно в зоне сливного патрубка», – пояснил Артур Нурмухамедов.

По его словам, все эти технологии требуют больших временных затрат: чем ниже температура на улице, тем больше времени требуется на разогрев и слив цистерны.

Мазут разливают на заводе в цистерны при температуре около 80 градусов. Если движение вагона от завода до порта составляет 5–7 суток, уточнил член правления компании Rail Co Олег Яценко, то мазут приходит в порты ещё тёплым, и тогда он сливается в стан-



дартном режиме. Если происходит задержка и вагон находится в пути больше, то мазут остывает. «В таком случае можно использовать такую систему слива: горячий продукт подаётся непосредственно в цистерну и начинает разогревать в ней мазут. Этот процесс более дорогостоящий, поскольку требуется наличие горячего мазута для освождения цистерны, и более долгий».

шевизна и простота метода делает его всё ещё безальтернативным. «Также существуют методы электроиндукционного разогрева, вибрационного разжижения. Но все они находятся в большинстве своём на стадии эксперимента», – рассказал «Гудку» Дмитрий Коптев.

Как считает Артур Нурмухамедов, этой зимой все регионы страны столкнулись с аномальными холодами, по-

Существуют методы электроиндукционного разогрева, вибрационного разжижения. Но все они находятся в большинстве своём на стадии эксперимента

Общепринятой технологией является прогревание цистерн с тёмными нефтепродуктами паром непосредственно перед погрузкой в порту, уточняет член экспертного совета Института развития технологий ТЭК Дмитрий Коптев. Несмотря на все свои недостатки – обводнение товарной нефти, потребность в большом количестве энергии, относительно невысокая эффективность, – де-

этому и возникли заторы. Даже при плановом объёме погрузки стивидоры технически не могли обеспечить требуемый объём выгрузки. Ко второй неделе января в европейскую часть страны пришло потепление, что, по его мнению, поможет разгрузить заторы по меньшей мере в северо-западном направлении.

Арина Белан

ПРОИЗВОДСТВО

Цистерны со знаком плюс



Евгений Семёнов,
исполнительный директор
Союза «Объединение
вагоностроителей»

Сегодня на рынке существует ряд технологий, а также специализированный подвижной состав для решения проблемы с отгрузкой смёрзшегося груза в пути. Однако их использование требует дополнительного времени на разогрев нефтепродукции. Исключить полное смерзание товара возможно только при соблюдении сроков доставки.

На декабрь 2021 года в эксплуатации находилось более 23 тыс. вагонов-цистерн, предназначенных для перевозки тёмных нефтепродуктов. Часть этих цистерн имеет паровую рубашку или расположенную внутри котла систему разогрева груза. Такие вагоны востребованы и используются в основном для перевозки вязконаливных грузов (битум или гудрон).

В остальных случаях этот подвижной состав

используется по желанию заказчика в зависимости от наличия или отсутствия возможности использовать технологии разогрева груза – это паровые или электроразогреватели (иглы). Такие вагоны-цистерны могут быть использованы и с учётом территориального месторасположения грузополучателя, например при перевозке в северные регионы. При этом битум и гудрон можно транспортировать в цистернах для перевозки жидкого пека, у которых есть теплоизоляция всего котла. Однако парк таких вагонов невелик, поскольку они практически не производятся.

При этом необходимо помнить, что для всех перечисленных типов вагонов штатно требуется дополнительное технологическое время для выгрузки, идущее на разогрев перевозимого груза.

Избежать полного смерзания груза в пути следования можно только при соблюдении технологии перевозки таких грузов, а конкретнее – времени их доставки. Если состав стоит на 45-градусном морозе в течение недели, смерзание вязкого груза в таких условиях гарантировано, поскольку существующие технологии, используемые при производстве вагонов-цистерн, не предусматри-

вают подогрева груза в пути следования.

Вопрос целесообразности увеличения производства вагонов-цистерн для перевозки вязких нефтепродуктов следует задавать заказчикам такой продукции. Мы работаем в условиях рыночных механизмов и поставляем продукцию в рамках заключённых контрактов. При этом хочется отметить, что российские вагоностроители готовы покрыть все потребности в производстве подвижного состава любого типа, в том числе в вагонах-цистернах для перевозки вязких нефтепродуктов, при наличии интереса со стороны потребителей.

ДИАЛОГ

Под контролем штаба



Максим Молоков, директор направления «Экономика инфраструктурных отраслей» Фонда «Центр стратегических разработок»

Нефть и нефтепродукты являются одним из драйверов роста объёмов погрузки на сети ОАО «РЖД». За январь – декабрь 2021 года погрузка этих грузов составила 217,5 млн тонн, что на 4,2 % больше аналогичного периода 2020 года. Однако в конце прошлого года неблагоприятные погодные условия стали предпосылкой к тому, что некоторые поезда с нефтепродуктами образовали заторы в портах. ОАО «РЖД» оперативно отреагировало на возникшую ситуацию, создав штаб для диалога со всеми участниками перевозочного процесса. Это позволило снять основные проблемные вопросы и разгрузить заторы на железных дорогах к портам.

Негативное влияние на транспортировку нефтепродуктов по сети ОАО «РЖД» оказали погодные условия в портах Дальнего Востока и Азово-Черноморского бассейна. Так, из-за резкого похолодания в субъектах Дальневосточного федерального округа произошло увеличение продолжительности погрузки-выгрузки тёмных нефтепродуктов. Это привело к тому, что выгрузка мазута из цистерны в отдельных терминалах занимала до 70 часов при норме 10 часов в связи с ухудшением кондиционных свойств рассматриваемого углеводорода. В портах Новороссийск и Туапсе возникли очереди на слив нефтепродуктов вследствие штормовых ветров.



Таким образом, к концу декабря прошлого года среднесуточное количество гружёных нефтебензиновых цистерн, брошенных на сети, достигло 9 тыс. В целях урегулирования возникшей ситуации в ОАО «РЖД» создан оперативный штаб для устранения проблем, связанных с транспортировкой и выгрузкой нефтепродуктов в портах. В ходе работы штаба стороны обсудили и сняли основные проблемные вопросы. В частности, были разработаны дополнительные графики подвода поездов, а также определён приоритет подвода в терминалы вагонов с грузами, которые можно быстрее всего разгрузить.

Помимо создания оперативного штаба в целях уменьшения очередей на подходах к морским портам ОАО «РЖД» были введены ограничения на погрузку в портах и припортовых станциях.

Несмотря на принятые меры, непростая ситуация со сверхнормативным скоплением вагонов сохраняется, в основном на Дальнем Востоке. Положительная динамика, при условии продления жёсткого урегулирования указанных вопросов со стороны ОАО «РЖД», возможна в случае улучшения климатических условий.

ПАМЯТЬ

Министр большой страны

95 лет назад родился Николай Конарев

Сегодня министру путей сообщения СССР Николаю Конареву исполнилось бы 95 лет. Его имя присвоено скорому поезду Москва - Харьков, оно увековечено и на Аллее Славы стадиона «РЖД Арена».

Говорят, у каждого человека две жизни: одна проходит на земле, другая - в памяти людей, которые его знали.

Мне памятна такая история. Шёл декабрь 1988 года. БАМ готовили к сдаче в постоянную эксплуатацию. Из управления дороги позвонили в МПС: где обещанное оборудование, почему задерживаются поставки? А там удивились: какие, мол, поставки? Вашу дорогу расформируют, потому что она приносит МПС одни убытки.

И я, как собкор «Гудка» на БАМе, тут же отправила в газету очень острую статью «БАМ с молотка?». «Как может быть прибыльной дорога, - писала я, - которая ещё даже не сдана в постоянную эксплуатацию? Да, она требует дотаций от МПС, но если разделить её между соседними магистралями, убытки ведь никуда не денутся. Эксплуатационные расходы высоки из-за новых дорогостоящих основных фондов и малого грузопотока. Так стоит ли её расформировать, да и протят ли нам потомки, что поступили так с дорогой, которую гордо называли «Магистралью мужества?»»

Прочитав эту статью в «Гудке», министр путей сообщения СССР Николай Конарев написал резолюцию прямо на газетном листе: послать на БАМ комиссию и доложить о результатах её работы.

На БАМ отправились руководители ведущих главков МПС. Проехав от Лены до Комсомольска-на-Амуре, один из них откровенно признался: «Таких красивых и современных железных дорог у нас в стране раз-два и обчёлся. Разве можно её расформировывать?» Свою роль сыграла и твёрдая позиция, которую занимал начальник дороги Валерий Горбунов, а также поддержка местных властей. В итоге вопрос о реорганизации БАМа сняли с повестки дня. И пока Конарев стоял у руля отрасли, его больше не поднимали.

Прежде чем занять высокий пост, Николай Конарев прошёл большую школу. После окончания Харьковского института инженеров железнодорожного транспорта в 1949 году он получил распределение на сортировочную станцию Основа. Там дня не проходило без ЧП - то сход, то столкновение из-за приёма на занятый путь. Молодому инженеру и поручили навести порядок. Он выяснил причины: нарушение правил технической эксплуатации, слабая дисциплина. Пришлось



ВАЛЕНТИН ЧЕРЕДИНЦЕВ/ТАСС



Министр путей сообщения СССР Николай Конарев (справа) с передовиками железнодорожного транспорта во время встречи. Москва, 1 августа 1986 г.

ВИКТОР ВУДАНГ/ТАСС

закручивать гайки. Вот тут-то впервые и проявился его жёсткий характер. Но в результате количество нарушений уменьшилось на порядок. Новое назначение стало новым испытанием. Станция Лозовая - это стык двух дорог. А на стыке всегда распри: почему порожняк не сдали или не приняли вовремя, почему выбили из графика пассажирский. Если учесть, что на Лозовой происходила ещё и смена локомотивов, поводов для взаимных претензий всегда хватало. Будущий министр учился здесь решать споры.

Кем бы он ни работал - руководил службой движения, был первым заместителем начальника дороги, - всюду занимался поиском

продуманных технических решений в итоге и определил успех. В МПС не могли этого не заметить.

И в 1976 году начальнику Южной дороги позвонил министр путей сообщения СССР Борис Бещев: «Собирайтесь в Москву. Предлагаем вам занять пост заместителя министра». Возражений не слушал.

Так Николай Конарев стал заместителем министра путей сообщения СССР, а спустя год - первым заместителем министра - начальником Главного управления движения поездов. «В министерстве Николай Конарев сразу завоевал авторитет, - вспоминает Валерий Горбунов, работавший тогда начальником технического отдела Главного

ужесточения дисциплины по всей вертикали управления. Выполнение графика движения поездов стало задачей номер один. Стала внедряться комплексная технология перевозочного процесса. При этом ускорение оборота вагона было поставлено во главу угла. Благодаря комплексу мер удалось сократить его до шести-семи суток - фантастический результат.

К поиску новых решений привлекли ведущих отраслевых учёных, конструкторов и рационализаторов. Одним из них стал пересмотр нормативов загрузки новых полувагонов. В порядке эксперимента при перевозке экибастузского угля стали грузить в полувагоны на 2-3 тонны

чётко: прежде всего необходимо обеспечить бесперебойную работу железных дорог. Был создан оперативный штаб, куда вошли руководители МПС, других министерств, ВЦСПС. Так были решительно сломаны ведомственные перегородки: железнодорожники, металлурги, угольщики, нефтяники подставляли друг другу плечо. «В ту зиму я убедился, каким уважением у железнодорожников пользуется Николай Семёнович, - вспоминал Егор Лигичёв. - И вовсе не случайно в 1989 году, когда Верховный Совет СССР не утвердил Конарева министром, тысячи телеграмм пришли в Москву от путейцев, движеницев, диспетчеров, начальников маленьких станций. Как говорится, поднялась вся железнодорожная рать. Это был своего рода стихийный коллективный ультиматум с требованием оставить его министром. И его утвердили».

Но как могли забыть депутаты, что именно при Конареве в 1988 году железнодорожный транспорт достиг самых высоких за всю его историю показателей? В тот год парком в 1,1 млн грузовых вагонов было перевезено 4,1 млрд тонн грузов. Кстати, объёмы грузовых перевозок были у нас в два раза больше, чем на железных дорогах США. Успеха удалось достичь за счёт повышения производительности труда, внедрения новой техники и прогрессивных технологий, в том числе борьбы с нерациональными перевозками (излишними порожними, встречными) и, конечно же, ускорения оборота вагона.

15 лет назад Николая Конарева не стало. В последний путь его проводили воинским салютом, отдавая дань огромному уважению бывшему министру, который очень много сделал для страны.

ТАМАРА АНДРЕВА

Кем бы ни работал Конарев - руководил службой движения, был первым заместителем начальника дороги, - всюду занимался поиском новых технических решений

технических решений, разрабатывал новые технологии. В 1972 году Николай Конарев возглавил Южную железную дорогу - и за четыре года вывел её в лидеры всесоюзного соревнования. Именно здесь была разработана и внедрена комплексная технология перевозочного процесса с расчётом времени по каждому элементу: от погрузки вагона до пропуска его по участку, переработки на станции и до выгрузки. Были введены и стимулы за ускорение операций. На дороге повысился уровень маршрутизации, переработка вагонов концентрировалась на технически хорошо оснащённых станциях. Внедрялись автоблокировка и диспетчерская централизация, укладывалась бесстыковой путь на железобетонном основании. Целый комплекс

управления движения поездов, - как человек, знающий дело и зря на ветер слов не бросающий. Стратегия - его конёк».

В тяжёлые времена он стал министром. Опаздывали пассажирские поезда, массово не удовлетворялись заявки грузоотправителей, а на сети простаивали тысячи брошенных поездов. После этого у Конарева состоялся разговор с Гейдаром Алиевым, курировавшим в Политбюро вопросы транспорта. Они обсудили все болевые точки отрасли. Столь же обстоятельной была беседа и с заместителем председателя Госплана СССР Виктором Бирюковым. Новому министру обещали помощь и поддержку. Но от него ждали экстренных мер по повышению эффективности работы транспорта. Начал он с

выше нормы. Для таких составов сформировали кольцевые маршруты, и это позволило решить проблему устойчивого снабжения углем крупных тепловых электростанций. Тяжёлым испытанием для всех стала зима-1984/85. «Она выдалась необычайно суровой, - вспоминал бывший секретарь ЦК КПСС Егор Лигачёв в своей книге, - со снежными заносами, которые достигали высоты 2-3 м. Народное хозяйство оказалось на грани паралича. На некоторых ТЭЦ загрузка углем шла буквально с колёс. 22 тыс. вагонов стояли на подъездных путях - разгрузить их не представлялось возможным из-за намертво смёрзшегося груза». Принимались поистине отчаянные меры, чтобы предотвратить катастрофу. При этом главная задача определилась весьма

ИТОГИ

Лидеры корпоративного рейтинга благодарности

Названы имена железнодорожников, которых в 2021 году пользователи корпоративного сервисного портала ОАО «РЖД» чаще всего благодарили через опцию «СПАСИБО».

Во главе корпоративного списка ОАО «РЖД» – заместитель начальника Ставропольской дистанции инфраструктуры по кадрам и социальным вопросам Екатерина Рагозина. Она имеет высший рейтинг на сети – 5166 «Спасибо».

По её словам, виртуальную награду ей отправляли как благодарность за оказанную помощь в служебных вопросах, за консультацию по работе на портале и даже просто в качестве поздравления с каким-либо праздником.

В числе лидеров общедорожного рейтинга – Анна Бецкова, ведущий специалист службы управления персоналом СКЖД.

– Этой опцией на портале tu.rzd.ru я пользуюсь уже не первый год, – говорит Анна. – Выражаю благодарность за хорошее дело, помощь, действенный совет, ответственное отношение к делу и многое другое.

Важно, что в этом случае благодарность – это не просто тёплое слово по отношению к коллеге, а заметный знак. Так слова признательности не теряются в будничной суматохе.

Начальник Центра оценки, мониторинга персонала и молодёжной политики СКЖД Александр Казимов и его заместитель Екатерина Золотова – также на первых строчках дорожного рейтинга.

По мнению Александра Казимова, благодаря таким приветствиям создаётся благоприятный микроклимат среди железнодорожников из разных структурных подразделений, дирекций, дочерних обществ, атмосфера доверия и взаимовыручки.

К примеру, дополняет Екатерина Золотова, часто приходится взаимодействовать с коллегами в ходе организации корпоративных мероприятий.

– И как ценно, когда люди охотно откликаются, помогают, советуют, принимают активное участие. А ещё важнее, что в итоге человек нашёл время тебя поблагодарить, пусть и виртуально, – считает Екатерина.

Действительно, лайк поставить совсем не сложно: это можно сделать через адресную книгу сервисного портала, найдя там фамилию нужного сотрудника и кликнув по кнопке «Спасибо». Но при этом важно написать, за что ты выражаешь признательность и благодаришь своего коллегу. А на это нужно уже затратить внутреннюю энергию. И это дорогого стоит.

Марина Кулакова

ПРОФИ

Знает дело на отлично

Он из тех специалистов, который сам может взять в руки инструмент и, выехав на место, помочь коллегам справиться с поставленной задачей



Почётной грамотой Северо-Кавказской железной дороги награждён механик Ростовской дистанции гражданских сооружений Анатолий Гончаров.

В конце декабря прошлого года Анатолий отметил 10-летний юбилей, как он вошёл в коллектив СКЖД.

После окончания экономического факультета Ростовского государственного строительного университета он начал в Ростовской дистанции гражданских сооружений маляром, потом был слесарем, диспетчером, а после завершения обучения на курсах механиков, был назначен на нынешнюю должность.

Сегодня Гончаров организует работу автотранспорта, который был передан в аутсорсинг, ведёт соответствующую документацию, журналы. Он из тех специалистов, кто может сам взять в руки инструмент – гаечный ключ, лопату или помпу – и, выехав на место, помочь коллегам справиться с поставленной задачей.

Анатолий находится на хорошем счету у руководства предприятия. Как подчёркивает заместитель начальника дистанции по кадрам и социальным вопросам Павел Чуркин, это технически грамотный специалист, который отлично знает своё дело, умеет ладить с людьми и пользуется в коллективе заслуженным уважением.

– Наше предприятие занимается не только текущим и капитальным ремонтом зданий

и сооружений, но и участвует, например, в снегоборьбе, и я ответственный за организацию деятельности в этом направлении. К примеру, в декабре прошлого года работники нашего предприятия очищали от снега стрелочные переводы, не оборудованные пневмообдувкой, на закреплённом за дистанцией участке – станции Ростов-Товарный, – рассказывает Анатолий Гончаров.

Анатолий задействован в профсоюзной жизни дистанции, за успехи был отмечен почётной грамотой дорпрофжела на Северо-Кавказской железной дороге. В составе команды предприятия он регулярно принимает участие в соревнованиях по футболу.

В составе команды предприятия он регулярно играет в футбольных матчах

Кстати, спортом он увлечён со студенческих времён, входил в сборную вуза по гандболу.

Гончаров старается активно проводить время. Он не только с удовольствием занимается физкультурой, но и в выходные часто сидит с удочкой на речке (предпочитает зимнюю рыбалку), регулярно выезжает на природу, любит охоту.

Александр Панченко
Ростов-на-Дону

ФИЗКУЛЬТУРА

Заниматься спортом можно будет на территории предприятия

В эксплуатационном локомотивном депо Минеральные Воды приступили к капитальному ремонту помещений, в которых расположится физкультурно-спортивный клуб предприятия.

По словам председателя первичной профсоюзной организации эксплуатационного локомотивного депо Минеральные Воды Юрия Бутова, известие о начале капитального ремонта помещений бывшей производственной столовой депо вызвало у всех работников большую радость.

– Когда движение по возрождению физкультурно-спортивных клубов (ФСК) на сети дорог только начиналось, было понятно, что «Локомотив» и Роспрофжел, основных партнёров по реализации этого масштабного проекта, ждёт большая и важная

работа. Мы сразу определили незадействованные помещения, которые можно привести в порядок под клуб. Провели информационную работу с коллективом. Зарегистрировали всех желающих (а их оказалось немало), подали заявки на спортивный инвентарь в РФСО «Локомотив», получили тренажёры, теннисные столы и прочее. Оставалось только подготовить помещения, – рассказал Юрий Бутов.

Деповскую столовую не так давно переоборудовали под зал совещаний. Но помещения бывшей кухни и двух примыкающих к нему комнат остались неиспользуемыми. Было принято решение именно там сделать спортивный клуб, раздевалки и душевые.

– Мы рады, что в дирекции тяги поддержали наше предложение. Ведь очень

АНТИВИРУС

С уважением к здоровью

В ОАО «РЖД» коллективный иммунитет против коронавирусной инфекции в среднем составляет 95%. На некоторых предприятиях этот процент ещё выше. Так в Армавирской дистанции пути сегодня вакцинировано уже 97% сотрудников.

На предприятии активно ведётся работа по популяризации как вакцинации, так и ревакцинации от COVID-19. По словам заместителя начальника Армавирской дистанции пути Александры Буюклян, все руководители – от бригадиров до руководства дистанции – на личном примере демонстрируют безопасность и эффективность вакцинирования.

– Большую помощь нам оказывают медики, которые рассказывают о защитных свойствах препаратов во время медосмотров и при посещениях предприятий, – добавила она.

Результат столь активной работы не заставил себя ждать. Большинство сотрудников уверены, что именно прививка поможет избежать если и не заражения, то, по крайней мере, тяжёлого течения болезни.

Как рассказала сигнальщик Армавирской дистанции пути Екатерина Сердюкова, практика личного примера оказывает самое благотворное влияние на принятие работниками решения о вакцинировании.

– Когда ты видишь, что руководители не просто призывают, но и сами вакцинируются, то это внушает доверие, – отметила она. – В коллективе кадровики и в поликлинике медики регулярно проводят разъяснительную работу, к каждому человеку находят свой подход.

Впрочем, у самой Сердюковой сомнений в необходимости прививаться не было изначально. Забота о здоровье семьи, окружающих и своём собственном для неё в приоритете.

– Каких-либо побочных эффектов при вакцинировании у меня не было, – говорит она. – Как только подойдёт срок, собираюсь пройти ревакцинацию.

– Обязательно буду ревакцинироваться, – утверждает и председатель ППО Армавирской дистанции пути Наталья Рычагова. – Тем же, кто до сих пор не сделал прививку, могу сказать: посмотрите по сторонам, наверняка, вокруг вас были случаи, когда люди, не прошедшие вакцинацию, умирали или очень тяжело болели. Отнеситесь с уважением к собственному здоровью и жизни, идите и вакцинируйтесь!

Игорь Евдокимов
Армавир

важно создать железнодорожникам условия для занятий физкультурой и спортом недалеко от рабочего места. В ближайшее время бригада Минераловодской дистанции гражданских сооружений совместно с субподрядной организацией поменяют здесь проводку, обеспечив нас современным, качественным освещением, проведут ряд работ по замене труб, оштукатуриванию стен и многому другому, – отметил заместитель начальника эксплуатационного локомотивного депо Минеральные Воды по кадрам и соцвопросам Олег Барбанов.

Важно, что посещение секций спортивного клуба будет бесплатно для работников предприятия и членов их семей, а также для пенсионеров-железнодорожников.

Юлия Сухарева

КУБОК
Вызвали к доске

23 ЯНВАРЯ СТАРУЕТ РОЗЫГРЫШ III он-лайн-Кубка ОАО «РЖД» по шахматам. Приём заявок на участие в турнире завершится 20 января. Соревнования пройдут на международной интернет-платформе LICNESS.ORG.

Участниками турнира могут стать граждане РФ – члены РФСО «Локомотив», работники ОАО «РЖД» и филиалов не моложе 2003 года рождения, имеющие стаж работы на железнодорожном транспорте не менее одного года на день проведения турнира.

На момент подачи заявки участник онлайн-Кубка должен быть зарегистрирован на платформе и иметь в своём активе не менее 10 сыгранных партий. Состязания будут проходить среди мужчин и женщин в личных первенствах по швейцарской системе. Победители будут определены по сумме набранных очков. При равенстве очков у двух и более участников будут учитываться дополнительные показатели.

Для членов сборных команд дорог, ведущих подготовку к чемпионату работников ОАО «РЖД» по шахматам (он пройдёт в Сочи с 31 марта по 4 апреля), участие в онлайн-Кубке обязательно.

Елизавета Вишнёва



123REFLECTION/MEDIA

ВОЛЕЙБОЛ

Первые победы

Новосибирский «Локомотив-СШОР» сыграл в шестом туре Молодёжной лиги



LOKOMOTIV.SMO

Новосибирский «Локомотив-СШОР» сыграл в шестом туре чемпионата Молодёжной лиги по волейболу. Железнодорожники одержали

лейболисты отправились в Со-сновый Бор в Ленинградской области, где их ждали встречи с «Зенитом-2» (Санкт-Петербург) и хозяевами площадки «Дина-

мом противостоянии оказался сильнее «Зенита-2» в четырёх сетах. Самым результативным игроком стал капитан команды Роман Поталюк (15 очков, из них 4 эйса). Во второй игре железнодорожники уверенно обыграли хозяев площадки в трёх сетах, а наибольшее количество очков (16) набрал в этой встрече доигровщик Павел Юринский.

Наибольшее сопротивление подопечным Георги Петрова оказалась в третий игровой день команда из Санкт-Петербурга. Новосибирцы уверенно начали матч, но «Зенит-2» сумел перевернуть игру и довести её до тай-брейка. Несмотря на усилия зенитовцев, «Локо» выиграл. Самым результативным вновь стал Павел Юринский (28 очков).

В заключительном матче тура новосибирцы одержали четвёртую победу, снова обыграв «Динамо-ЛО» – на этот раз в четырёх партиях. В очередной раз по очкам всех обошёл Павел Юринский (22 очка).

В итоге новосибирский «Локомотив-СШОР» сыграл в шестом туре чемпионата Молодёжной лиги по волейболу. Железнодорожники победили во всех четырёх матчах тура, что позволило им занять вторую строчку в турнирной таблице.

Следующий тур будет проходить с 23 по 26 января в Кемерове, где «Локо» встретится со «СШОР Самотлор» из Нижневартовска и с командой ЮКИОР из Югры.

Елизавета Вишнёва

Железнодорожники поднялись на второе место таблицы

ПОБЕДЫ ВО ВСЕХ ЧЕТЫРЁХ МАТЧАХ ТУРА И ПОДНЯЛИСЬ НА ВТОРОЕ МЕСТО В ТУРНИРНОЙ ТАБЛИЦЕ.

Шестой тур Молодёжной лиги по волейболу прошёл на минувшей неделе. Новосибирские во-

лейболисты отправились в Со-сновый Бор в Ленинградской области, где их ждали встречи с «Зенитом-2» (Санкт-Петербург) и хозяевами площадки «Дина-

мом-ЛО». После череды непростых матчей, в которых новосибирцы потеряли очки, ребятам важно было выдать максимальный результат.

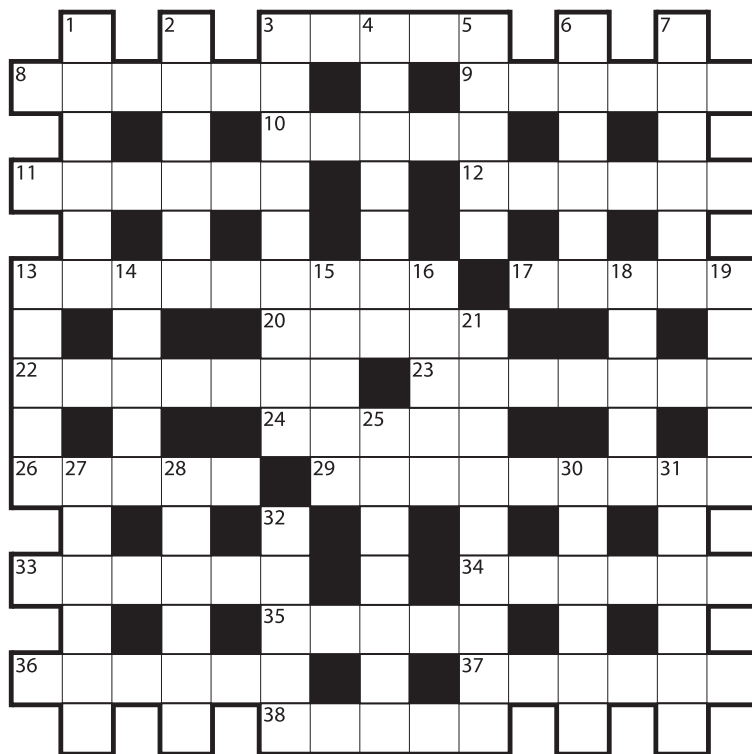
Новый год начался для железнодорожников с победы. 10 января «Локо» в непро-

КРОССВОРД

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 3. Бог виноделия в древнеримской мифологии. 8. Распорядитель пира. 9. Мужской головной убор восточных народов из большого куска лёгкой материи, обмотанной несколько раз вокруг фески. 10. В центре бублика. 11. Бережливый, хозяйственный человек. 12. И устье реки, и буква греческого алфавита. 13. «Нет, я не Байрон, я другой, / Ещё неизвестный ...» (М. Лермонтов). 17. Задняя часть летательного аппарата. 20. Полководец, разгромивший Золотую орду. 22. Мелко истолчённые частицы твёрдого вещества. 23. Рельефные украшения на потолке. 24. Упрямство, характер с причудами. 26. Торговый и политический союз северных немецких городов в XIV–XVI веках во главе с Любеком. 29. Изнанка любви. 33. Часть изгороди от столба до столба. 34. Фигура высшего пилотажа. 35. Тёплые сапоги из фетра на кожаной подошве. 36. Свадьба, кол для причала. 37. В геометрии: часть круга, ограниченная дугой и двумя радиусами. 38. Сильное возбуждение, задор, увлечение.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Анестезия при операции. 2. Большой пассажирский самолёт. 3. Спортивная игра. 4. В христианской мифологии: ангел, относящийся к одному из высших ангельских ликов. 5. Пасущийся вместе скот. 6. Процесс, регулярно происходящий с морем и гораздо реже – с жизненными силами человека. 7. Северная морская рыба. 13. Чувство, которым отделяются. 14. Метель в степи. 15. Русский патриарх-реформатор. 16. Драгоценный камень на цепочке. 18. Африканская саблерогоя антилопа-сернобык. 19. Бостон, но не вальс и не город. 21. Сторонник агрессивной политики отплаты за поражение. 25. Переустройство без революции. 27. Гречанка Эос в Древнем Риме. 28. Препграда из срубленных и наваленных деревьев. 30. Её, согласно поговорке, невозможно найти в стог сена. 31. Учёный-богослов. 32. Небольшая промысловая каспийская рыба.

Составил Сергей Мельников



ОТВЕТЫ НА КРОССВОРД ЗА 18 ЯНВАРЯ

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 1. Авоська. 8. Топка. 9. Оранжевая. 11. Мурена. 12. Собаковод. 14. Кукуруза. 17. Киоск. 19. Префикс. 20. Аронова. 22. Котик. 24. Снегопад. 27. Логопедия. 28. Офицер. 29. Намордник. 30. Икота. 31. Стратег.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 2. Вандал. 3. Снеговик. 4. Ксерокс. 5. Полушубок. 6. Экзектор. 7. Фреон. 10. Магадан. 13. Дукат. 15. Епископ. 16. Черевички. 17. Кинотеатр. 18. Оскал. 21. Рибосома. 23. Одорант. 25. Сердце. 26. Литий.

Гудок 12+

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетельство ПИ № ФС77-19219.

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

И.о. главного редактора: И. В. Замуруева
Заместитель главного редактора: А. В. Годин
Ответственный секретарь – руководитель отдела выпуска: М. А. Лобов
Выпускающие редакторы: М. В. Малюшкина, Е. В. Агадулин
Редакторы отделов: М. Д. Ахмедова (фотослужба), Д. А. Иванов (региональный), О. А. Ларионова (аналитический), Н. Б. Пулина (эксплуатационной работы транспорта), С. Ю. Черешнев (экономики и бизнеса)
Старший советник главного редактора: В. В. Запелов
Арт-директор: К. И. Левченко
Номер факса: Е. В. Агадулин

Телефоны отделов редакции: эксплуатация (499) 753-49-73|науки (499)753-49-68|бизнеса (499) 262-91-44|информации, социальной политики и писем (499) 753-49-72, (499) 753-49-87|специальных корреспондентов (495) 983-08-18|культуры и спорта (499) 753-49-77|фотослужба (499) 262-90-52|региональный (499) 262-58-69|справочно-библиографический (499) 753-49-67|производственный (499) 262-90-25, (495) 624-56-07 (факс)|бухгалтерия (499) 262-99-34|секретариат (495) 983-08-18, (499) 262-26-53, (499) 262-15-56, (499) 550-44-05 (факс).
Телефоны филиалов ИД «Гудок»: Воронеж (473) 265-21-54|Екатеринбург (343) 358-27-68|Иркутск (3952) 48-64-19|Калининград (4012) 58-65-82|Красноярск (391) 229-20-73|Нижний Новгород (831) 248-84-00|Новосибирск (383) 229-28-66|Ростов-на-Дону (863) 201-45-49|Самара (846) 303-49-78|Санкт-Петербург (812) 436-92-55|Саратов (8452) 41-16-19|Хабаровск (4212) 38-40-27|Челябинск (351) 268-33-69|Чита (3022) 20-96-99|Ярославль (4852) 52-17-65. Рукописи не рецензируются и не возвращаются|При перепечатке ссылка на «Гудок» обязательна. Набрано и сверстано в РИЦ газеты «Гудок»

Выход в свет: 19 января 2022 года
Номер: 7 (27343)
Тираж: 113395 экз.
Время подписания в печать по графику: 19.45
Фактически: 19.52
Цена свободная
Адрес редакции: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3, Москва 105066

Издатель: АО «Издательский дом «Гудок»
Генеральный директор: Е. С. Мельникова
Заместитель генерального директора: С. Ф. Шатковский
Директор по маркетингу и рекламе: Ж. Ю. Зорькина
Тел.: (499) 753-49-62. Welcome@gudok.ru
Отдел распространения: (499) 262-89-69
Заметки в рамках конкурса «Доска почёта», под рубриками «Информация», «Память» являются партнёрскими материалами
Адрес издательства: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3, Москва 105066

Отпечатано: АО «Красная Звезда» | 125384, г. Москва, Хорошевское шоссе, 38 | Тел.: (495) 941-32-09, (495) 941-34-72, (495) 941-31-62 | www.redstaprint.ru, kr_zvezda@mail.ru | Заказ № 0427-2022 | Печатается в Москве, Алтайском, Архангельском, Астраханском, Барнаульском, Волгоградском, Воронежском, Иркутском, Казанском, Калининградском, Кемеровском, Красноярском, Нижнем Новгородском, Новосибирском, Омском, Оренбургском, Петропавловском (Республика Казахстан), Ростовском-на-Дону, Самарском, Санкт-Петербургском, Саратовском, Спасском, Сыктывкарском, Хабаровском, Челябинском, Читинском и Ярославском.