

# ТРАНСПОРТНИК

## С ПРАЗДНИКОМ - ДНЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА!



Уважаемые коллеги,  
ветераны компании!

От души поздравляю вас с профессиональным праздником – Днем железнодорожника!

Вот и пролетел еще один год, наш год железнодорожников. За этот период, который выпал на время неустойчивого экономического положения в стране, мы с вами продолжали успешно решать сложные технические и экономические задачи. Держа руку на пульсе передовых технологий, мы старались эффективно содействовать бизнесу наших клиентов. Пусть с трудностями, но качественно и в срок производили ремонт подвижного состава, ремонтировали железнодорожные пути, сдавали в аренду тепловозы с локомотивными бригадами, развивали терминально-логистические услуги, изыскивали возможности по увеличению отстоя вагонов.

### Поздравление генерального директора

#### ОАО «ВолгаУралТранс» Геннадия Михайловича Третьякова

Непростой год заставил нас с еще большей ответственностью подойти к вопросам экономии, руководство компании неоднократно обращалось к руководителям комплексов и отделов с просьбой проводить анализы работы всего – как каждого тепловоза, так и анализ его внепланового ремонта, ремонта здания, участка пути и других технических средств, затрат рабочего времени каждого сотрудника. Все это помогало нам более эффективно находить пути решения трудных вопросов, экономить время и средства.

Очередной весенний осмотр поставил свои задачи, нарисовал план действий на 5 месяцев вперед. Главная задача компании на сегодняшний день – это сохранение людей и производства в непростой период кризиса. Задача не из легких, но руководство компании делает все необходимое для ее решения. Нельзя забывать и про обеспечение эксплуатационной работы с минимальными затратами. Мы должны стремиться к сокращению времени обслуживания одного клиента. Работая с клиентами, необходимо быть более гибкими, нужно проявлять инициативу, предлагая услуги, искать компромисс в решении вопросов. Нельзя разбрасываться клиентами, но и работать себе в убыток нет никакого смысла.

Первоочередным является и поиск новых доходов. В этой связи приветствуется любая инициатива на местах. Радует, что у сотрудников просыпается желание находить коммерческие договоры и зарабатывать на этом деньги для компании, так,

например, начальник автотранспортного цеха Самарской ПРБ Янкаускас Андрей Ионасович со своей командой, начиная с марта месяца этого года, принес более трехсот тысяч рублей. Важно, чтобы и другие начальники отделов пересмотрели свои возможности в этом вопросе и взяли пример с автотрансовцев.

Следует отметить результаты работы терминально-складской инфраструктуры.

В прошлом году начата работа по созданию (возрождению) грузовых дворов. Так, в Самаре и Саранске начали функционировать новые повышенные пути. Для них, как и для Ульяновска, были закуплены новые фронтальные погрузчики различной грузоподъемности, заключены договоры с подрядными организациями по зачистке вагонов и т.д. В Ульяновске на грузовом дворе построен холодный прирельсовый склад. В Саранске произведена расчистка площадки для тарно-штучных грузов. За счет работы повышенного пути в 2014 году Саранск впервые стал вторым по объему доходов после Самарского РТК. На терминальном комплексе «Красное Озеро» Самарского РТК ведется работа по привлечению более дорогих грузов. В полную силу работает повышенный путь, началось оборудование тяжелой производственной площадки с козловым краном для обработки и хранения металлопроката. В этом году ведется большая работа по строительству и сдаче в эксплуатацию повышенного пути в г. Тольятти, ст. Автозаводская. Мы надеемся, что новый повы-

шенный путь даст возможность Тольяттинскому РТК увеличить свои доходы в разы, несмотря ни на какие трудности. А в планах построить еще один повышенный путь на ст. Химическая.

Да, развитие компании в текущем году происходит в условиях общего осложнения социально-экономической ситуации в Российской Федерации. Как в целом по стране, так и в регионах присутствия нашей компании происходит замедление развития промышленного сектора. Замедляется динамика потребительского и производственного спроса.

Негативные тенденции в экономике ведут к дальнейшему росту неопределенности, сокращению доходов. Но мы же с вами железнодорожники! А железнодорожнику любые трудности по плечу! Справимся! В своей шестидесятилетней истории мы не раз сталкивались с кризисами.

И, как это уже бывало в прошлом, мы с оптимизмом смотрим в настоящее и будущее, продолжим внедрение проектов, направленных на сокращение и оптимизацию расходов, повышение эффективности при сохранении высокого качества производимых нами услуг. В основу деятельности нашей компании положены два главных принципа – приверженность стратегическим планам и ориентированность на запросы клиентов. Ими мы будем руководствоваться.

С праздником, дорогие коллеги! Желаю вам крепкого здоровья, благополучия и оптимизма, новых трудовых свершений на благо компании и каждой семьи.

### Мордовский региональный транспортный комплекс: будут новые победы!

В первое воскресенье августа труженики стальных магистралей отмечают свой профессиональный праздник – День железнодорожника. Наш комплекс подошел к этому праздничному дню с новыми успехами и достижениями.

Если подвести итог этого года, то в Саранске произошли существенные перемены. В дополнение к новым повышенным путям была произведена расчистка площадки для тарно-штучных грузов. Спустя год мы можем сказать, что работа на открытой площадке по выгрузке грузов идет полным ходом. Это позволяет производить погрузо-разгрузочные работы любой сложности и со всеми видами грузов (переработка тяжеловесных, тарно-штучных, строительных и прочих видов грузов). Весь прошлый год работа по площадке велась одним кли-

ентом – ООО «ПрофКонсалтИнвест», однако опыт, полученный при организации его работы, будет очень полезен для дальнейшего развития грузового двора Мордовского РТК. За счет работы этого клиента и повышенного пути в 2014 году Саранск впервые стал вторым по объему доходов после Самарского РТК. И мы надеемся, что этих позиций мы не сдадим!

В сфере оказания транспортно-логистических услуг мы также продвигаемся вперед, добиваясь лучших результатов. Постепенно расширяется перечень оказываемых услуг клиентам, к каждому из которых находим индивидуальный подход. Это огромный труд, вложенный в общее дело.

Уважаемые коллеги! В этот праздничный день я хотел бы сказать, что не случайно употребил слово «уважаемые»: вы действительно достойны уважения – за

ваш труд и за ваши успехи! Вы избрали особенную жизненную дорогу – железную, и ваш труд будет востребован всегда. Трудовая деятельность работников железнодорожного транспорта опирается на прочные исторические традиции. Ваши профессионализм и ответственность, уважаемые работники стальных магистралей, помогают успешно решать самые сложные производственные задачи.

Особая благодарность и признательность – нашим ветеранам, чей труд способствовал становлению и развитию отрасли промышленного железнодорожного транспорта, созданию мощной транспортной инфраструктуры.

В этот праздничный день хочу выразить всем работникам Волжско-Уральской транспортной компании и всем, кто связан с железной дорогой, признатель-

ность за добросовестный и упорный труд! Примите искренние поздравления и пожелания успехов в труде, новых трудовых достижений, жизненного оптимизма, уверенности в своих силах, крепкого здоровья, счастья и благополучия вам и вашим близким. Раз уж ваша жизнь неразрывно связана с рельсами, так пусть она будет такой же ровной, а здоровье – таким же крепким. Хорошего настроения вам, чтобы приятней было ходить на работу, которое никто и ничего не сможет испортить. Хочу пожелать, чтобы у нас всегда была работа, которая бы нам приносила деньги, хорошее настроение и приятные воспоминания, чтобы потом было что рассказать внукам, отдыхая на пенсии.

Балакин Ю.А.,  
начальник Мордовского РТК

# НАГРАЖДЕНИЕ СОТРУДНИКОВ – 2015

благодарностью Министра транспорта РФ



**Каримов  
Фаик Абдрахимович**  
водитель автомобиля  
Ульяновского РТК



**Долгова  
Татьяна Евгеньевна**  
диспетчер маневровой  
Самарского РТК



**Наумов  
Виктор Иванович**  
машинист тепловоза  
Мордовского РТК



**Маркелов  
Анатолий Иванович**  
составитель поездов  
Ульяновского РТК



**Петров  
Аркадий Витальевич**  
составитель поездов  
Салаватского РТК

## почетной грамотой Министерства транспорта и автомобильных дорог Самарской области



**Барденкова  
Светлана Николаевна**  
приемосдатчик груза  
и багажа Самарского РТК



**Парфенович  
Сергей Иванович**  
машинист тепловоза  
Самарской ПРБ



**Захаров  
Геннадий Викторович**  
водитель автомобиля  
Тольяттинской ПРБ



**Бачеров  
Алексей Владимирович**  
дорожный мастер  
Чапаевского ТР



**Константинов  
Александр Петрович**  
монтер пути  
Чапаевского ТР

## почетной грамотой Торгово-промышленной палаты Самарской области



**Рудаков  
Игорь Владимирович**  
составитель поездов  
Тольяттинского РТК



**Ротьяков  
Сергей Анатольевич**  
слесарь по ремонту подвижного  
состава Самарской ПРБ



**Бандин  
Вячеслав Михайлович**  
составитель поездов  
Самарского РТК



**Амплеева  
Анна Николаевна**  
инженер  
Тольяттинского РТК



**Солдаткина  
Ирина Юрьевна**  
техник ст. Автозаводская  
Тольяттинского РТК

## благодарственным письмом министра транспорта и автомобильных дорог Самарской области



**Соломахин  
Сергей Владимирович**  
машинист тепловоза  
Тольяттинского РТК

## ПОЗДРАВЛЯЕМ ЮБИЛЯРА АВГУСТА!

16 августа принимает гостей в свой юбилей начальник учебно-го центра ПШИК **СЕРГЕЙ ИВАНОВИЧ** – добрый и отзывчивый человек с активной жизненной позицией, целеустремленный, обладающий лидерскими качествами и организаторскими способностями, немного педантичный по работе, выполняющий ее с удивительной точностью, прекрасный собеседник, умеющий поддержать разговор на любую тему, разбирающийся в политике и финансах, интересующийся мировыми и внутренними новостями, заботливый сын, любящий муж и отец.



*45 - быть может, и немало.  
Только рано подводить итог.  
45 - прекрасное начало  
В жизни, полной счастья и тревог.*

*45 - хоть пройдено немало,  
Можно еще многое успеть.  
45 - прекрасное начало.  
Главное - душою не стареть!*

## Личных побед, счастья и везения!

Уважаемые коллеги-железнодорожники! С праздником вас! Вы достойны уважения – за ваш труд, за ваши успехи. Каждый из вас добросовестно и честно выполняет свою работу, и потому в общем деле не всегда виден отдельный вклад сотрудника отдельного подразделения. Однако без личного вклада в общее дело мы не достигли бы того успеха, который имеем на данный момент. Поздравить с Днем железнодорожника значит не просто поблагодарить всех работников ОАО «ВолгаУралТранс» за их безусловно нужную и важную работу. Это значит вспомнить богатую историю этого праздника, отметить успехи и профессиональные достижения в этой области, пожелать процветания, бесперебойной работы и удачи. Получить поздравление с этим днем могут не только работающие на предприятии в данный момент люди, но и ветераны – золотой фонд стальных магистралей, которые

уже давно находятся на пенсии, кто внес свой посильный вклад в развитие и общую деятельность нашей отрасли. Мы благодарны им за то, что они есть, за то, что были и остаются историей нашей компании. Важно, чтобы те, кто совершал трудовые подвиги, ощущали поддержку, благодарность и уважение сегодняшнего поколения.

Дорогие наши железнодорожники, все, кто непрерывно связан с тепловозами и дорогой на рельсах. Примите от нас сегодня эти искренние поздравления с вашим профессиональным праздником! И живите всегда счастливо. Ведь в жизни так много разочарований. Но когда дома все хорошо, то и на душе спокойнее! Так вот мы желаем вам, чтобы у вас на душе, всегда все было хорошо. Вы хоть и на работе чаще бываете, чем дома, но ваши сердца всегда с близкими и родными вам людьми. Мы желаем вам личных побед, счастья,



везения и главное – терпения! Желаем, чтобы никакой недуг не коснулся ни вас, ни ваших близких. А дороги

пусть будут безопасными и гладкими.

Самарский РТК

# КОМПАНИЯ В ЛИЦАХ

## Лучший по профессии



*Насколько это звучит неправдоподобно, но значимость рабочих профессий, где требуются высокая квалификация и качественное образование, возрождается. Сейчас молодежь понимает, что рынок труда перенасыщен юристами и экономистами и найти работу по этим специальностям становится все труднее. Учитывая престижность профессии машиниста тепловоза, многие молодые ребята охотно выбирают эту профессию.*

Сегодня, в канун профессионального праздника, мы хотели бы рассказать о Глухове Валерии Михайловиче, машинисте тепловоза Оренбургского ре-

гионального транспортного комплекса. В нашем коллективе Валерий Михайлович зарекомендовал себя как ответственный, добросовестный работник, он имеет благодарность от главы Северного округа г. Оренбурга, в 2014 году отмечен грамотой как «Лучший по профессии». Пользуется уважением среди коллег. Недалек тот день, когда мы увидим фотографию машиниста тепловоза Глухова Валерия Михайловича на Доске Почета ОАО «ВолгаУралТранс». Добрый, жизнерадостный человек, хороший исполнитель, умеющий ладить с людьми. Думаем, что заложены все эти качества были с детства.

У Валеры были обычные детство и юность, как у большинства мальчишек, родившихся в 70-е годы прошлого столетия, когда не было времени на пустое времяпровождение, приходилось помогать родителям, учиться, и самое главное – было серьезное увлечение техникой. Родился и вырос Валерий в городе Оренбурге, в семье, где к труду относились серьезно. Отец, Михаил Алексеевич всю жизнь проработал водителем, а мама, Лидия Андреевна, – старшей медицинской сестрой в детской инфекционной больнице. После окончания школы Валерий поступил в железнодорожное училище, затем отслужил в ар-

мии – в пожарных войсках. Появилась мечта стать пожарным. Но свою трудовую деятельность начал с августа 1995 года – монтером пути в ПМС-47. Через четыре года был переведен на должность бригадира пути. Чтобы быть поближе к технике – к тепловозам, вынашивая идею стать машинистом, он отучился на составителя поездов.

В августе 2007 года Валерий Михайлович переходит в компанию «ВолгаУралТранс» составителем поездов. Но, имея цель стать машинистом, в этом году он прошел обучение в Учебном центре компании и добился своего – получил специальность «машинист тепловоза».

2015 год для нашего героя знаменателен двумя важными событиями – он отметил свой сорокалетний юбилей, причем двадцать лет он проработал на железнодорожном транспорте.

У Валерия очень дружная семья, которая практически состоит из железнодорожников. Супруга Вера работала в ПМС бригадиром пути, затем работала в нашей компании маневровым диспетчером. Сейчас в декретном отпуске воспитывает двух дочерей – Сашу и Катю, Катюшке всего 2 года. Кто знает, может быть, и эти девчонки, когда вырастут, пойдут по стопам своих родителей!

Валерий Михайлович продолжил династию железнодорожников, его дядя Архипов Александр Георгиевич и тетя Паршина Ирина Александровна работают в железнодорожной отрасли. А привел на железную дорогу Валерия один из двух братьев, которые трудятся на железнодорожном транспорте. В детстве наш герой даже и не думал о железной дороге, думал о технике, о работе пожарного, но что придется работать в железнодорожной компании – и во сне не снилось. Как говорится, пути Господни неисповедимы. 20 лет отдано железной дороге и сколько еще предстоит!

Нам было интересно узнать, изменились ли увлечения Валерия. Как оказалось, он продолжает «болеть» крупногабаритной техникой, увлекается старыми автомобилями, купил землю и мечтает построить большой дом для своей дружной семьи.

Наш небольшой, но дружный коллектив Оренбургского РТК желает Валерию и всем работникам железнодорожной отрасли профессиональных успехов, здоровья, счастья и благополучия! Пусть в жизни и в дороге вам всегда сопутствует удача!

Лукьянов О.В., маневровый диспетчер Оренбургского РТК

## В жизни всегда есть место случаю



У каждого из нас, пришедших на эту землю, своя судьба, свой путь. Кто-то с детства твердо уверен, что станет летчиком, и им становится, кто-то мечтает лечить людей и получает профессию врача, а кто-то, полюбив с детства технику, воплощает свою мечту в жизнь, став инженером.

Сегодня наш рассказ о замечательном человеке, который имел с детства мечту стать инженером и стал им – Швакове Василии Степановиче, который работает в нашей компании 27 лет. Сначала инженером-технологом СПРБ, а после выхода на пенсию слесарем-сантехником. Родился Василий Степанович далеко от Самары, в деревне Чучепага Архангельской обла-

сти. Будучи подростком, после 8 класса общеобразовательной школы наш герой пошел учиться в Архангельский рыбопромышленный техникум по специальности «судомеханик». Мы поинтересовались у Василия Степановича:

– Почему был сделан такой выбор?

– Хотел быть рыбаком, в детстве с отцом подолгу пропадал на рыбалке, интересное это занятие.

После техникума было Калининградское высшее инженерно-мореходное училище, и заветная специальность инженера-механика оказалась в кармане. Началась интересная и приносящая удовлетворение работа по ремонту траулеров. Жизнь дарила подарки, и Василий принимал их с благодарностью

– вскоре в жизни нашего героя произошло замечательное событие, которое изменило его жизнь в корне. Однажды в обед в буфете он встретил молодую красивую девушку. И, конечно же, недолго думая, он сделал ей предложение руки и сердца. Василий и Наталья поженились и стали снимать в Калининграде комнату. Многие молодые пары в те времена начинали свою семейную жизнь подобным образом. Вскоре Наталье – она была медиком – дали квартиру в небольшом городе Гвардейске, где и обосновались молодые. Жизнь текла своим чередом – дом, работа, рождение дочери Инны. Сейчас Василий Степанович не может вспомнить, почему вдруг возникло желание переехать в Самару. Но как бы то

продолжение на 4 стр.

# КОМПАНИЯ В ЛИЦАХ

ни было, в 1982 году семья переезжает жить в город на Волге. Здесь Василий Степанович быстро нашел работу инженера-механика в локомотивном депо им. Кржижановского, а Наталья стала работать в железнодорожной поликлинике на должности фтизиатра. Работа в депо была интересной, но очень ответственной, в то время на балансе было 50 единиц техники. Трудновато было, работал без выходных, переживал за каждый тепловоз.

Но в жизни всегда есть место случаю, в 1988 году работники Усачев В. и Берлин В. позвали Василия Степановича работать в Куйбышевское объединение «Промжелдортранс».

– Почему согласились?

– Тепловозов поменьше здесь было, всего 30 на тот момент, и зарплата чуть выше, поэтому и согласился. Поначалу работал мастером, а потом был переведен на должность инженера-технолога.

– В чем заключалась ваша работа?

– Работа у меня была в основном бумажная. Составлял графики ремонта, оформлял документы по складу, составлял таблицы рабочего времени. Много чего, работа как работа. Коллектив СПРБ хороший, трудяги, многие давно работают, имеют колоссальный опыт. Алексей Евгеньевич грамотный, ответственный, неравнодушный руководитель. Я до 2009 года проработал в этой должности, а тут и пенсия подошла. Выйдя на пенсию, по-

лучил должность слесаря-сантехника. У меня теперь новый начальник – Лезин Алексей Владимирович, хороший молодой человек, знающий свое дело, умеющий ладить с людьми. Вот что интересно, теперь больше работают руки, чем голова. И это тоже полезно, чтобы не заржаветь!

– Вы – и вдруг «заржаветь»? Вы замечательно выглядите в свои 67! Как будто знаете секрет молодости.

– Да какой секрет! Дома два медика – жена и дочь, вот и весь секрет.

– А внуки есть у вас?

– Есть замечательный внук Георгий, ему сейчас 14 лет. Увлекается судомоделированием, занимал первые места на городских соревнованиях, а на чемпи-

онате Европы занял почетное 3 место. Радуюсь за него.

– Есть ли у вас мечта?

– Да какая мечта? Хочу внука поднять, это самое основное – чтобы выучился, получил хорошую специальность.

– За это можете не волноваться, он у вас в свои 14 много чего достиг! Что хотели бы пожелать компании?

– Нашей компании «ВолгаУралТранс» хочу пожелать успехов в непростое время. В 90-е годы, когда вокруг заводы закрывались, казалось, вся жизнь рушится, наша компания выжила и продержалась, значит, и сейчас все будет.

Коллектив СПРБ

## Мы хотим, чтобы был ты всегда бодрым, крепким, здоровым, веселым!



*Взгляд его стремится вдаль,  
Он сливается с дорогой.  
Жмет сильнее на педаль –  
И мчатся прочь его тревоги.  
Водителем от Бога быть  
Дано не каждому, поверь.  
Машины надо так водить,  
Как будто это дикий зверь.*

В канун профессионального праздника железнодорожников мы хотели бы рассказать читателям газеты о человеке,

который не имеет прямого отношения к этому празднику, но всецело участвует в жизни нашего коллектива железнодорожников, отдав 28 лет работе на Ульяновском комплексе ОАО «Волга-УралТранс». Каримов Фаик Абдрахимович пришел на Ульяновское предприятие промышленного железнодорожного транспорта в 1986 году. До этого были годы детства и юности в многодетной семье колхозников (в семье было одиннадцать детей), сельская школа и армия. Именно в ней получил Фаик профессию водителя. А какому юноше, даже мальчишке не хотелось в любые времена управлять автомобилем! Это всегда было интересно для молодых ребят, да и девчонок. Как сел за руль, так и до сих пор не расстается с любимой профессией. Помните, как в словах песни:

*«И так круж за кругом, без продыха,  
Чтоб чьи-то проблемы решить,  
Весь день за баранкой без отдыха  
Придется тебе колесить?»*

И колесит. И очень хорошо решает проблемы нашего комплекса, высокопрофессионально исполняет свои должностные обязанности, в соответствии с должност-

ной инструкцией всегда проявляет разную инициативу. Будучи человеком разносторонним, Фаик умело управляет различными типами автомобилей, будь то старый ЗИЛ или новый «Рено», автозаправщик или фронтальный погрузчик. Осуществляет их эксплуатацию он без нарушений правил дорожного движения, высокопроизводительно и экономично. Проверку технического состояния и прием автомобиля перед выездом на линию проводит обстоятельно. Своевременно выявляет и принимает меры к устранению неисправностей. Возникающие во время работы на линии мелкие неисправности, не требующие разборки механизмов, устраняет самостоятельно, в пределах нормативных сроков. Знает и применяет эффективные способы увеличения межремонтных пробегов автомобиля, продления срока службы всех узлов и агрегатов. Проще говоря, работает на совесть, с душой. У такого водителя стальной конь всегда в порядке – и чист, и подремонтирован – и служит долго.

Закономерен вопрос: а что есть у нашего героя, кроме работы и автомобилей? А есть семья: любимая жена и дочка Резеда,

в которой души не чаёт наш Фаик, она в прошлом году окончила Ульяновский государственный университет с красным дипломом и уже работает, радуя родителей своими успехами.

За свои трудовые успехи Каримов Ф.А. в этом году представлен к награждению благодарственным письмом министра Транспорта Российской Федерации. Мы все очень рады за него!

21 августа Фаику Абдрахимовичу исполняется 50 лет. И сегодня весь коллектив Ульяновского РТК поздравляет его с этим юбилеем и желает счастья, удачи в любых начинаниях, душевного тепла и взаимопонимания.

*Мы желаем тебе только солнечных дней,*

*Чтобы сердце вовек огорчений не знало.  
Мы желаем тебе только добрых друзей –  
Верный друг в жизни каждого значит немало.*

*А еще мы хотим, чтобы был ты всегда  
Бодрым, крепким, здоровым, веселым,  
как прежде!*

Коллектив Ульяновского РТК

## Хотел быть машинистом – и работаю им!



С гордостью отметим, что День железнодорожника является самым старым профессиональным праздником России. Оставить труд железнодорожника без внимания невозможно, потому что это звено вносит свой весомый вклад в социально-экономическое развитие нашей страны, работая четко и бесперебойно.

За этим одним словом – железнодорожник – стоят судьбы, личности, герои.

В канун очередного нашего праздника мы тоже решили рассказать об одном из многих замечательных людей дружного коллектива Пензенского РТК – машинисте тепловоза Гришко Илье Константиновиче.

Илья Константинович пришел на Пен-

зенский РТК сравнительно недавно, но смог быстро влиться в наш коллектив. Как оказалось, выбор железнодорожной профессии у него был неслучаен. Его отец Константин Тихонович проработал на железной дороге всю жизнь. Был машинистом-инструктором, заместителем начальника депо Пенза-3. Старший брат, получив железнодорожное образование, выбрал в жизни другой путь. А вот Илья пошел по стопам отца, мама была учителем в школе, а преподавательская деятельность никак не привлекала молодого парня. Получив диплом железнодорожного техникума, Илья сразу устроился помощником на ст. Пенза-3. Работа нравилась молодому Илье, ведь он с детства любил локомотивы и все, что с ними связано. «Если бы не призвали в армию, возможно, так и остался бы помощником машиниста. После службы пришел работать в депо Пенза-1. Работа закружила, въелась в душу и не отпускала. Да, через месяц после возвращения домой женился на красивой девушке, будущем педагоге Ольге».

Нам было известно о том, что Илья после армии шел уверенно вверх по карьерной лестнице. Он был и заместителем начальника отдела в локомотивном депо, и машинистом-инструктором на дороге, но когда мы стали спрашивать его об этом периоде его профессиональной деятельности, Илья Константинович стал нерв-

ничать и отнекиваться, не любит он поднимать эту тему.

– Тогда расскажите, как попали к нам? Почему сменили большую дорогу на маленькую?

Он вздыхает: «Бывает минута, когда понимаешь, что устал. Руководящие должности – это далеко не сахарная работа, это нервы, переживания. В 44 года захотел начать сначала. В 2014 году пришел на Пензенский РТК Волжско-Уральской Транспортной компании. Я очень благодарен Солопу Юрию Ефимовичу и Петрову Виталию Анатольевичу. Рассказывали много хорошего об этой организации. Хотел быть машинистом – и работаю им!»

– Что бы вам хотелось изменить в своей работе?

«Если честно, хочется поработать на новом локомотиве, хочется новых технологий, чтобы зарплата росла – цены-то растут. Мы с ребятами смеемся: вот бы в кабину машиниста поставили банкомат».

– Чем работа в нашей компании отличается от работы на дороге?

«Здесь все по-другому, на дороге никто сам делать ничего не будет, вернее, не проявит инициативу, а здесь вот тебе тепловоз, диспетчер, составитель, ты – машинист, и звездная ночь, дали задание – и надо его выполнить. А как выполнять – это уже ваша забота, всех четверых. Вот и приходится проявлять смекалку,

хитрость, весь свой внутренний креатив, чтобы умудриться качественно и в срок обслужить клиента. На дороге нет такого, чтобы машинист с клиентом общался, а тут приходится и улыбнуться ему, и вежливо сказать, а иногда так хочется выругаться!»

– А что у вас есть, кроме любимой работы?

«Есть семья, две взрослые любимые дочки, есть подсобное хозяйство, курочки, гуси. Я люблю этим заниматься. В молодости серьезно увлекался фотографией, сейчас забросил, да и времени особо нет».

– Что пожелаете в канун праздника друзьям и коллегам?

«Главное – здоровья всем, чтобы работа всегда была, чтобы, приходя на работу, четко знал, чем будешь заниматься, чтобы обеспечивать себя и свою семью».

На протяжении всего интервью Илья скромничал, отшучивался и даже протестовал. Придется добавлять свои личные наблюдения об этом машинисте, потому как удалось поработать с ним в смене, а это очень раскрывает человека. Принципиален, грамотен, умен, ответственен, аккуратен, дружелюбен и, как выяснилось, стеснителен. А разве не таким должен быть железнодорожник?!

Королева О.А.,  
оператор ПЦ Пензенского РТК

# О ПРОФЕССИИ

## Ее профессия сродни художнику



*Наш маляр и штукатур  
Много пробовал фактур –  
Чтоб стена волной играла,  
Чтобы блеском ослепляла.  
Подбирал тона и краски,  
Чтобы стены, словно в сказке,  
Очаровывали глаз,  
Колер подбирал не раз.*

В канун профессионального праздника – Дня железнодорожника мы по традиции чествуем машинистов, движенцев и путейцев, т.е. людей, напрямую связанных со стальными магистралями. Но в этот раз я хотел бы рассказать о замечательной красивой женщине, о нашей Ирине Олеговне Копейкиной, простом маляре, которая делает жизнь ярче и красочней. Представители профессии «маляр» в процессе своей работы преобразуют до неузнаваемости мир вокруг нас. История этой профессии уходит в глубокую древность, когда человечество впервые стало красить предметы. Как известно, на останках сооружений цивилизаций египтян, шумеров и китайцев были обнаружены окрашенные элементы стен. Однако упоминания о малярах как о профессии относятся к XIX веку. Дело в том, что до этого времени не существовало производства готовых красок.

Профессия маляра очень значима в обществе, так как именно маляры вдыхают жизнь в серые постройки и предметы, придавая им эстетический вид. Краска необходима не только для украшения поверхности, еще она способна защищать материал от коррозии и разрушения. Если бы автомобили, трубопроводы, тепловозы и металлические крыши не красили, они всего за несколько лет пришли бы в негодность.

По статистике, малярами на промышленных предприятиях в основном работают мужчины. Только 34 % работников этой профессиональной сферы – женщины. Такая расстановка сил объяснима. Работа тяжелая. Малярам приходится производить подготовительные и покрасочные работы на больших площадях, часто на высоте, открытых площадках, в неудобном положении. Но, пожалуй, самая главная проблема – высокий риск профессиональных заболеваний. Однако трудности не пугают тех, кто выбрал для себя эту специальность. На Салаватском региональном транспортном комплексе ОАО «ВолгаУралТранс» это Копейкина Ирина Олеговна. Основная задача Ирины – поддержание в эстетическом состоянии наших рабочих лошадок-локомотивов. Покраска локомотивов – неотъемлемая часть ремонтных работ. Процедура покраски железнодорожного транспорта схожа с автомобильной. Это многоэтапное мероприятие. Сначала с поверхности корпуса удаляется слой старой краски и ржавчины. Для этого используются специальные растворители и оборудование. Мелкие или труднодоступные детали очищаются вручную. Затем шпатлевкой производится заделка пораженных коррозией участков. Следующий этап – зачистка поверхности, и только потом наносится слой лакокрасочного покрытия.

В обязанности Ирины Олеговны в ос-

новном входит обработка локомотива – зачистка и покраска. Также Ирина производит ремонт бытовых помещений и помещений локомотивного депо. Как радуется глаз ожившее помещение после того, как в нем побывала Ирина со своей кистью или валиком!

– *Покраска тепловоза в среднем занимает 3 дня,* – рассказывает наша героиня. – *Но это при условии, что мы распыляем покрытие пистолетами и на покраске заняты 3-4 человека. Мелкие детали красим кисточками, да и в кабине красим вручную.*

*Конечно, используются краски специальные, не такие, как в магазине. Бытовые эмали вряд ли смогут выдержать помывку тепловоза, которая иногда производится специальными растворителями. Чаще всего используем синие и зеленые цвета. А вот тон кабины выбирают сами машинисты. Мы всегда идем навстречу их пожеланиям – кому светлее, а кто-то любит потемнее. Это зависит от характера человека.*

– *Каким цветам рекомендуется отдавать предпочтение при оформлении рабочих помещений, офиса?* – спросили мы у Ирины.

– *Каждый из цветов несет свою эмоциональную нагрузку, которую необходимо учитывать при стимулировании трудовой деятельности. Так, сочетание красного и сине-зеленого цветов стимулирует общую работоспособность. Желтый или желто-зеленый с оранжевым оттенком снимают умственное утомление, а желтый цвет отдельно способствует умственной деятельности. Голубой цвет рекомендуется в комнатах детского труда, розовый – в сварочном цехе, синий – в токарном. В целом во время работы наиболее оптимальны желто-зеленые тона в различных сочетаниях и оттенках. Во время еды предпочтительны оранжево-крас-*

*ные тона, а в часы отдыха важен не столько тон, сколько динамика красок.*

Привести тепловоз в нормальный вид – дело непростое. Это весьма сложная с технической точки зрения операция, требующая применения тяжелого физического труда. Но Ирина Олеговна справляется и на условия не жалуется.

– *По специальности я штукатур-маляр,* – говорит Ирина. – *В 2003 году пришла сюда как на более высокооплачиваемую работу. Надо было поднимать 2-х детей. Сначала, конечно, не очень получалось, но в любом деле главное – это желание. Со временем научилась. Коллектив у нас очень хороший, дружный, внимательный, так что привыкла. Есть в моей работе свои плюсы – ты видишь результаты своего труда, красивые и радужные. Машинисты благодарят. Да и мы, встречая на железнодорожных путях локомотивы, которые красили, радуемся. Дети меня всегда спрашивают: «Мама, это ты красила?». Я с гордостью отвечаю: «Да!».*

Хрупкая Ирина отлично разбирается в инструментах и покрасочном оборудовании, а также в характеристиках применяемой в работе краски. В совершенстве знает технологию и работает на совесть, поэтому качество произведенных работ нареканий не вызывает. Так что Ирина может справиться с любой работой. Даже если это тяжелый труд маляра по металлу.

В канун праздника мы желаем нашему маляру, оказавшемуся в рядах железнодорожников, Ирине здоровья и успехов в нелегком, но таком нужном для всех нас труде, семейного благополучия и удачи! Поздравляем с праздником всех замечательных коллег ОАО «ВолгаУралТранс»!

*Шитиков Ю.А., машинист-инструктор  
Салаватского РТК*

## Построим и запустим в срок

В апреле 2015 года руководством компании ОАО «ВолгаУралТранс» было принято решение о начале строительства повышенного пути для приемки сыпучих грузов на железнодорожной станции Автозаводская, Тольяттинского регионального транспортного комплекса. Этот вопрос встал в преддверии строительства моста через реку Волгу в районе городского округа Тольятти, между селами Подстепки и Климовка. Вновь построенный путь предполагалось сделать самым ближайшим местом выгрузки инертных грузов, прибывающих для строительства моста железнодорожным транспортом. Была определена дата ввода в эксплуатацию – 20 июня 2015 г.

Однако в связи со сложной экономической обстановкой в стране пришлось

отказаться от заключения договоров с подрядчиками и возводить повышенный путь собственными силами. Для этого на ТРТК была создана бригада из монтеров пути во главе со старшим дорожным мастером Степановым В.А., которые взяли на себя обязательства построить и запустить в эксплуатацию повышенный путь к 1 августа 2015 года.

На строительство пути были привлечены локомотивно-составительские бригады в свободное от основной работы время. Огромную помощь в проектировании и дальнейшем строительстве пути оказывали специалисты отдела пути во главе с начальником отдела Шиловым П.В. и ремонтно-строительного участка под руководством Мерзлякова А.А. Курировал проект заместитель генерального директора по

строительству Назаров А.И. Все инженерное сопровождение, геодезическое обслуживание было на плечах строителей. А вот под техническую часть по монтажу повышенного пути подставили плечи путейцы. Строительство повышенного пути своими силами – это первый опыт для работников тольяттинского комплекса. Здесь есть свои плюсы и минусы. Удлиняются сроки сдачи объекта в эксплуатацию – это минус, но удешевляется стоимость в разы – это огромный плюс. В планах компании строительство повышенного пути на ст. Химическая. Так что полученный нами опыт не пропадет даром и принесет пользу на следующем объекте.

Параллельно строительству специалисты комплекса ведут работу по привлечению потенциальных клиентов для осуществления выгрузки сыпучих

грузов и их доставки на стройплощадку города.

Несмотря на все сложности, думаю, что повышенный путь будет сдан в срок и принесет нам увеличение доходов. Хочется сказать большое спасибо старшему дорожному мастеру Степанову В.А., монтерам пути Егорову В.А., Анохину Е.А., Неклюдину С.А., Туманову М.А., Лапину А.В., Хайруллину П.А., Сучкову А.В., а также машинисту ДГКу Сологубову С.В., сигнальнику Калимуллиной Г.Н., принимавшим непосредственное участие в этом строительстве.

От души поздравляю всех коллег нашей компании с праздником. Желаю здоровья, благополучия и успехов!

*Голубинский В.В.,  
начальник Тольяттинского РТК*



## Интересные проекты наших логистов



Уже стало традиционным рассказывать о работе компании по оказанию логистических услуг. В предыдущем номере мы упоминали о перевозке железобетонных изделий, которая осуществляется со станции Сайгатка Горьковской ж.д. Этот контракт получен нами по результатам ранее осуществленной перевозки длинномерных железобетонных ферм со станции Ульяновск-3 на длинномерных платформах с разработкой и изготовлением спецоборудования (кассет) для крепления ферм в вертикальном положении. Перевозка всех ферм прошла удачно, и заказчик вновь обратился к нашей компании, когда ему понадобилась аналогичная доставка.

В этот раз оказание услуг осложнялось тем, что на станции отправки наша компания не была зарегистрирована как грузоотправитель и, соответственно, у нас не было ни места погрузки, ни договоров на подачу вагонов, ни доверенных представителей. Все это пришлось делать практически с нуля.

Когда был определен фронт погрузки, стало еще сложнее: во-первых, все грузовые операции должны были прово-

диться в течение двух суток. Во-вторых, на месте не оказалось даже элементарных инструментов, например, пилы для изготовления необходимых реквизитов крепления или длинной рулетки, так как на заводе-изготовителе до начала перевозки никто не отгружал аналогичную продукцию железнодорожным транспортом. Поэтому самой сложной задачей оказалось именно организовать работу бригады рабочих. Ну, и в-третьих, играла свою роль отдаленность места отгрузки от головного офиса нашей компании: так, поездка на автомобиле на ст. Сайгатка из Самары занимает не меньше 8 часов в одну сторону. Плюс нужно привезти из Ижевска коммерческого ревизора для приема груза к перевозке и вернуть его обратно, а это еще по 4 часа на каждый вагон. И все же у нас получилось. Первую платформу грузили почти четыре дня, по несколько раз показывая, объясняя и поправляя бригаду рабочих. Заместителю начальника ЦТЛ Ремизову С.В. пришлось самому учить грузчиков делать правильные растяжки, благо у него самого большой опыт именно практической работы, только со знанием теории в таких вопросах не справиться.

Очень порадовало отношение представителей перевозчика к нашей работе. Зачастую, когда мы осуществляем какие-то сложные погрузки в первый раз, мы слышим от работников грузового хозяйства ОАО «РЖД» только недовольство, страхи, что все пойдет не так, что-то обязательно случится и т.п., здесь же ключевой фразой стало «давайте пробовать». Нужно сказать, что такое отношение способствует – в небольшой, конечно, степени, но все же способствует – повышению

уровня удовлетворенности клиента выбранным способом отправки и в конечном счете может привести к росту перевозок, как бы высокопарно это не звучало.

Общий объем груза составляет 28 железобетонных ферм, которые необходимо погрузить на шесть длинномерных платформ. На сегодняшний день уже отправлено четыре платформы с фермами, три из них благополучно прибыли к месту назначения и выгружены.

Еще отдельно хочется отметить работу Пензенского РТК, которая была проделана в мае текущего года. Логист Кошкарлова Татьяна провела переговоры, заключила контракт и практически самостоятельно организовала отправку 2 сцепов из 5 платформ с резервуарами назначением на станцию Усинск Северной железной дороги на условиях полного комплекса услуг.

Основная сложность при погрузке состояла в том, чтобы четко выставить груз на платформе, так как его размеры были лишь на 10 миллиметров меньше габарита погрузки, а значит, любое, самое незначительное смещение могло выйти за его пределы, то есть повлечь за собой штрафные санкции в пятикратном размере провозной платы.

При этом практически параллельно с отгрузкой резервуаров велась и отправка 20-футового open-top-контейнера с энергетическим оборудованием на станцию Лабитнанги и двух 40-футовых контейнеров с запорной арматурой на станцию Черная Речка (г. Владивосток). Несмотря на свою давнюю историю, open-top-контейнеры очень редко используются на территории России, а зачастую это

название незнакомо даже самим железнодорожникам, так как они относятся к специализированному контейнерному оборудованию. Это контейнеры с открытым верхом, как правило, оборудованные брезентовым тентом, что обеспечивает простоту загрузки контейнера. Именно простоты загрузки очень не хватало специалистам, производившим загрузку оборудования (запорной арматуры) в 40-футовые контейнеры. Как это часто бывает, на бумаге схема погрузки, увязки и крепления грузов (НТУ) выглядела очень просто: два устройства весом 1,5 тонны каждое устанавливаются в контейнере в зеркальном положении, симметрично по диагонали относительно друг друга.

Но когда начинается погрузка, всегда появляются сложности в виде ребристых стенок, слишком большого погрузчика для контейнера и тонких полов, отсутствия рохлей и т.д. Пришлось вспомнить все уловки, позволяющие вручную передвигать тяжелые предметы, включая способ, которым пользовался Петр I при транспортировке кораблей, – подкладывать трубки под груз и перекачивать его внутри контейнера... И, как всегда, все было сделано на совесть, и груз дошел до получателя в полной сохранности.

Остается надеяться, что на этом наши интересные проекты не закончатся и нам всегда будет что рассказать нашим читателям, и что каждый из наших работников и дальше сможет гордиться своим трудом, глядя на законченную работу – готовый к отправке получателю груз.

*Иванова Н., начальник центра транспортной логистики*

## О СПОРТЕ

### Настольный теннис: сдают ли позиции ветераны?



Сегодня теннис любят миллионы россиян за динамику и азарт, способность поднимать настроение и жизненный тонус. Популярность этой красивой игры в нашей стране продолжает расти. Для многих теннис стал образом жизни. Радует, что и в нашей компании уделяется внимание этому виду спорта.

Теннисные турниры, проходящие в Самаре один раз в два года, собирают любителей этого вида спорта на зрелищные игры, заряжая эмоциями и позитивом. Кто знает, может быть, и в рядах ОАО «ВолгаУралТранс» растут будущие яркие звезды, способные отстаивать честь компании на самых престижных международных соревнованиях.

2 июля состоялось награждение участников турнира, традиционно проходящего с участием представителей СПРБ,

Самарского РТК и головного офиса. Председатель профсоюзной организации Кечина Любовь Ивановна зачитала приказ генерального директора о награждении победителей, высказала сожаление о малом количественном составе участников, но искренне порадовалась за вливание в команду молодых игроков. Она также выразила благодарность Машкову В., слесарю по ремонту подвижного состава СПРБ, и Багданову В., заместителю начальника Самарского РТК, за участие и помощь в организации людей своих подразделений. Главный судья соревнований Абрамов Виктор Анатольевич рассказал о планах, которые оргкомитет обещает выполнить в ближайшее время для улучшения проведения следующих турниров, а главное – для активизации сотрудников, привлечения большего числа волгауралтрансцев к соревнованиям на теннисных кортах.

Мы попросили Виктора Анатольевича поделиться своими впечатлениями.

– Теннисные турниры в Самаре по уже сложившейся традиции мы посвящаем великому празднику нашего народа – Дню Победы, только проводим их раз в два года – в нечетные года. В этом году турниры среди мужчин и женщин прошли не накануне Дня Победы, а несколько позже. Турнир среди женщин

проводился в течение трех недель, игры проходили в обеденный перерыв. Состав участниц и их потенциал известны давно – победить может каждая участница. Интригу создавала единственный новичок турнира Гобузова Елена – сменный инженер центра транспортной логистики. В итоге Елена заняла почетное шестое место, а победила другая Елена – Золова. Вообще-то призовые места разыграли, как и два года назад, Золова, Абрамова и Захарова, только поменялась их расстановка в итоговой таблице: Золова – первая, Захарова – вторая, Абрамова – третья. Но это не говорит о том, что другие участницы турнира сдались без боя. Бой в каждой партии давали и Третьякова Т.Е., и Стрельченко С.В. Увы, мест на подиуме только три, и не хватило им чуть-чуть. Но, как всегда, все игры сопровождалось лучезарными улыбками, хорошим настроением и физической формой. Какие же это ветераны, это – не о них! И, скажу по секрету, все женщины тайно сговорились добиваться того, чтобы турнир по настольному теннису у нас проходил ежегодно, необходима популяризация этого вида спорта, тогда будут подтягиваться остальные сотрудники нашей компании.

В отличие от женского многодневного турнира, мужской турнир был проведен

одним днем – собрались все в субботу, провели жеребьевку и разыграли призовые места. Конечно, наступившая в Самаре жара вносила свои коррективы, и не все записавшиеся на турнир смогли сыграть, но страсти кипели за каждым столом. Надо сказать, что турнир среди мужчин «помолодел», играли ребята разных профессий, но очень задорно, хотя порой не хватало выдержки и профессионализма. В итоге места распределились следующим образом: первое – Клячин А.С., электромеханик, второе – Абрамов В.А., начальник отдела, третье – Богданов В.П., заместитель начальника СРТК.

Уверен, что все участники турнира, мужчины и женщины, победители и не дотянувшие до этого, получили огромное удовольствие от участия в этом турнире. Все-таки остался только один осадок: чаще бы турниры проводить. Один из судей турнира Ведерников М.Г. предложил проводить турнир по настольному теннису в дисциплине «парный микст», т.е. между смешанными парами (мужчина и женщина). Правила игры несколько отличаются от одиночных турниров, но судейская комиссия уже готова судить такие турниры. Теперь мяч на стороне организаторов турниров.

*Абрамов В.А., главный судья турнира*



Приносим соболезнования родным и близким Шаховой Елены Александровны старшему маневровому диспетчеру Оренбургского РТК. Светлая память.

