

Гудок

издательский дом

18 АПРЕЛЯ 2025 ГОДА
ПЯТНИЦА № 15 (10651)
ОБЪЕДИНЁННЫЙ
ПЯТНИЧНЫЙ ВЫПУСК

ВОЛЖСКАЯ МАГИСТРАЛЬ

ТРАНСПОРТНАЯ ГАЗЕТА НА ГОРЬКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ. ВЫХОДИТ С 1936 ГОДА

12+

Тактика против огня



Стартовала подготовка к пожароопасному сезону. На полигоне Горьковской дороги проверяют инфраструктуру, полосу отвода и технику

Подробности читайте на стр. 5 ►

Ритм сети

МАТЕРИАЛЫ ПОДГОТОВЛЕНЫ РЕДАКЦИЕЙ ГАЗЕТЫ «ГУДОК» ДЛЯ ВСЕЙ СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Сколько стоит бонус безопасности

Мотивация | Железнодорожники впервые получили вознаграждение за обеспечение безопасности движения и вклад в культуру безопасности, рассчитанное по новым правилам. Размер выплаты теперь не ограничен величиной оклада, а определяется бонусами, набранными работником.

Беседовала ● Виктория Гаджиева



Андрей Тихомиров,
первый заместитель начальника
Департамента по организации, оплате
и мотивации труда ОАО «РЖД»

— Почему было принято решение изменить порядок премирования за безопасность?

— С развитием в компании культуры безопасности возникла потребность в изменении подхода к мотивации за обеспечение безопасности движения: она должна была учитывать индивидуальный вклад в процесс каждого работника, а также включать элементы, отражающие уровень зрелости культуры безопасности. Кроме того, идеология ранее действовавшего Положения о вознаграждении за обеспечение безопасности движения предусматривала отбор кандидатов на выплату на основании рейтинговой оценки. Размер вознаграждения составлял не менее одного оклада. При этом сумма средств, выделяемых на премирование, была четко фиксирована, поэтому ежегодная индексация заработной платы приводила к тому, что возрастал разрыв между числом претендентов на вознаграждение за обеспечение безопасности движения и числом сотрудников, его получивших. Ещё одной целью изменения порядка выплаты вознаграждения было повышение охвата премированием. По результатам работы за 2024-й вознаграждение получили 242,5 тыс. человек, что в три раза больше, чем годом ранее.



СЕРГЕЙ ГУСЕВ / ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

Около 30% из числа премированных – это работники локомотивных бригад. На выплату вознаграждения по итогам прошлого года направлено 2,926 млрд руб., что на 4,5% больше, чем в прошлом году.

— Как рассчитывается стоимость одного бонуса?

— Она определяется в целом по компании, когда становится известно, сколько бонусов получили все сотрудники. По итогам 2024 года стоимость одного бонуса составила 33,89 руб.



Вознаграждение получили 242,5 тыс. человек, что в три раза больше, чем годом ранее

С учётом набранных бонусов средний размер вознаграждения по итогам прошлого года равнялся 12 тыс. руб. Максимальная премия превысила 41 тыс. руб.

Сертификат соответствия системы менеджмента безопасности движения, полученный структурным подразделением, увеличил размер вознаграждения для 79 тыс. человек, то есть каждого третьего из премированных. Около 32 тыс. работников получили повышенную премию за счёт наличия паспорта доверия.

— Где сотрудник может увидеть число заработанных бонусов?

— Данные содержатся в информационном листе. Его можно получить у инженера по организации и нормированию труда своего подразделения либо на Сервисном портале в разделе «Мой доход». После 25 апреля появится информация о количестве бонусов, набранных за I квартал этого года. Данные будут актуализироваться ежеквартально. ●

Продажа билетов под защитой

Клиентоориентированность | Накануне майских праздников и летних отпусков холдинг «РЖД» запускает сервис обнаружения и автоматической блокировки недобросовестных действий покупателей билетов.

Как ранее писал «Гудок» (№ 51 от 09.04.2025), этот сервис поможет в борьбе с перекупщиками билетов на сайте и в мобильном приложении «РЖД Пассажирам».

Как рассказал заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Иван Колесников, сервис запускается совместно с Лабораторией Касперского. «Для этого проанализировали покупки и поведенческие модели подозрительных «пассажиров», которые бронируют явно избыточное количество мест», — уточнил он.

Соглашение о сотрудничестве в сфере информационной безопасности РЖД с Лабораторией Касперского было подписано в 2017 году.

Чтобы не попасть в число заблокированных пользователей сайта и приложения, необходимо неукоснительно соблюдать требования оформления и оплаты электронных билетов.

Доступ к услугам покупки электронных билетов будет приостанавливаться за многократные бронирования мест без последующей оплаты и оформления, массовые возвраты, подключение к одной учётной записи одновременно более семи устройств. Кроме того, доступ ограничат в случае оформления сотен электронных билетов в год на поездки длительностью более четырёх часов, а также в случае оформления для сотен различных пассажиров в течение одного календарного года.

«Ожидаем, что борьба с недобросовестными покупателями не только увеличит количество доступных билетов для желающих, но и сделает применение динамического ценообразования более плавным и клиентоориентированным», — сказал заместитель главы ОАО «РЖД». ● Надежда Кожухова

Хороший вопрос

Максим Элик,
первый заместитель генерального
директора НПФ «Благосостояние»



Финансы | Отвечаем на вопросы читателей — про финансы, пенсии и возможности для сбережения.

— Я участвую в пенсионной программе РЖД. Что мне даст участие ещё и в новой госпрограмме долгосрочных сбережений?

Анастасия П., 39 лет

Участие в корпоративной пенсионной системе РЖД позволяет вам использовать финансовые средства работодателя для получения дополнительного дохода после выхода на пенсию.

Это надёжный способ постепенно за счёт небольших регулярных отчислений накопить определённую сумму средств, чтобы повысить свой уровень жизни в старшем возрасте. К слову, на сегодня более 580 000 железнодорожников назначена отраслевая пенсия.

Программа долгосрочных сбережений (ПДС) — это новый финансовый продукт от государства для граждан, который, кстати, уже

стал довольно популярен. В качестве преимущества программы долгосрочных сбережений, как правило, отмечают софинансирование со стороны государства личных взносов участника программы. Действительно, за 10 лет участия в данной программе есть возможность получить от государства на свой счёт до 360 000 руб.

Но замечу, что участие в программе долгосрочных сбережений может быть целесообразно даже и без взносов. В качестве «стартового капитала» можно использовать средства пенсионных накоплений по обязательному пенсионному страхованию. Напомню, что они есть преимущественно у граждан 1967 года рождения и моложе, а также у некоторых других категорий граждан. Переведя эти накопления в программу долгосрочных сбережений, вы сможете получать на них инвестиционный доход

от НПФ, а также в дальнейшем получите доступ к выплатам из программы в соответствии с её правилами.

Резюмируем: участвуя в корпоративной пенсионной системе РЖД, вы будете обеспечены негосударственной пенсией. Участвуя ещё и в программе долгосрочных сбережений, вы можете на выгодных условиях накопить дополнительные средства.

Для всех, кто уже является клиентом нашего фонда, действует возможность вступить в ПДС онлайн в личном кабинете с доступом к личному устройству на сайте сервисного портала работника РЖД и на сайте фонда.

Добавлю, что, накапливая средства в фонде по всем программам, вы можете быть спокойны: их сохранность обеспечена государственной системой гарантирования пенсионных и долгосрочных сбережений. ●

БЛАГОСОСТОЯНИЕ
НЕГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПЕНСИОННЫЙ ФОНД

**Рассчитайте
выгоду**

**КАЛЬКУЛЯТОР
ПЕНСИИ РЖД**
с поддержкой
работодателя



**КАЛЬКУЛЯТОР
ДОЛГΟΣРОЧНЫХ
СБЕРЕЖЕНИЙ**
с поддержкой
государства

Пульс

Из дирекции – в службу



Валентин Козлов,
заместитель начальника
Горьковской дирекции
инфраструктуры (ДИ)

Блиц | Северо-Восточная дирекция по эксплуатации путевых машин (ДПМ), которая объединяла коллективы механизированных дистанций инфраструктуры (ПЧМ) Горьковской и Северной магистралей, упраздняется. Теперь в составе дирекций инфраструктуры обоих дорог появилось новое подразделение – служба механизации.

– Валентин Валерьевич, что стало причиной реорганизации?

– Стремление повысить управляемость и качество планирования деятельности механизированных дистанций инфраструктуры.

Раньше Северо-Восточная ДПМ функционировала в границах Горьковской и Северной железных дорог с центральным офисом в Ярославле. При таком положении дел нам трудно было планировать и контролировать работу своих подразделений – ПЧМ Нижний Новгород и ПЧМ Арзамас. Теперь ситуация изменилась. Задачи по управлению персоналом и парком специального железнодорожного подвижного состава возложены на дирекции инфраструктуры дорог и, в частности, службы механизации.

– Как был организован перевод кадров на Горьковскую дорогу? Известно, что в результате реорганизации на Северной дороге под процедуру сокращения попали 30 работников Северо-Восточной ДПМ.

– Механизированные дистанции инфраструктуры вошли в состав Горьковской ДИ с сохранением структуры и штатной численности, а также границ обслуживания. Среди наших работников сокращения не было. Коллективы механизированных дистанций инфраструктуры продолжают работать в прежнем режиме. На сегодняшний день в штате вновь созданной службы более 50 человек.

– Когда можно будет сделать первые выводы о результатах работы нового подразделения?

– В ноябре текущего года, после завершения третьего этапа летней ремонтно-путевой кампании. За это время нам предстоит капитально отремонтировать около 240 километров пути и выполнить работы по текущему содержанию на различных участках. Надеемся, создание новой службы повысит управляемость процессом и обеспечит эффективное планирование работы за счёт формирования единого центра на Горьковской магистрали. **Ольга Шаронова**

Экспорт ищет новые рынки



АРХИВ АНО «КОРПОРАЦИЯ РАЗВИТИЯ УДМУРТСКОЙ РЕСПУБЛИКИ»

Предприниматели Удмуртии узнали о новых железнодорожных сервисах

Грузы | 10 апреля в Ижевске состоялся бизнес-завтрак для экспортёров Удмуртии.

Автор **Ольга Шаронова**

Новый формат делового общения, который позволяет за чашкой кофе обсудить важные рабочие вопросы, в последнее время становится всё более популярным в регионах страны. В апреле это уже вторая

подобная встреча. Две недели назад за деловым завтраком собирались представители крупнейших предприятий Татарстана. Однако если в Казани встреча была организована медиахолдингом РБК, то в Ижевске представителей бизнес-сообщества пригласила Корпорация развития Удмуртской Республики. В обеих дискуссиях активное участие приняла Горьковская железная дорога.

продолжение на стр. 6

Хасян Зябиров удостоен высокой награды

Успех | 25 марта 2025 года Президент Российской Федерации Владимир Путин подписал указ о награждении орденом Почёта за достигнутые трудовые успехи и многолетнюю добросовестную работу генерального директора АО «Уголь-Транс» Хасяна Шарифжановича Зябирова – бывшего начальника Горьковской железной дороги, депутата второго созыва Законодательного собрания Нижегородской области и первого вице-президента ОАО «РЖД».

Акционерное общество «Уголь-Транс» (АО «Уголь-Транс») – ведущая компания среди операторов, оказывающая широкий спектр логистических услуг в сфере железнодорожных перевозок в собственном, лизинговом и арендованном подвижном составе. Компания занимается перевозкой каменного угля, руды и концентратов цветных и чёрных металлов, изделий чёрной и цветной металлургии, прочей сырьевой и товарно-материальной продукции. АО «Уголь-Транс» занимает ведущие позиции в рейтинге железнодорожных контейнерных операторов в России. 13 апреля 2025 года АО «Уголь-Транс» отметило семилетие со дня своего основания.

Новым витком во взаимодействии АО «Уголь-Транс» с ОАО «РЖД» стал договор, регулирующий взаимодействие при допуске и эксплуатации вагонов, с двумя крупнейшими компаниями в сфере железнодорожных перевозок – Федеральной грузовой компанией (ФГК) и АО «Уголь-Транс». Договор подписан 4 февраля 2025 года. В нём речь идёт о взаимодействии владельца инфраструкту-



ПРЕСС-СЛУЖБА АО «УГОЛЬ-ТРАНС»

**Генеральный директор
АО «Уголь-Транс» Хасян Зябиров**

ры (ОАО «РЖД») с владельцами подвижного состава в целях совершенствования технологии управления перевозочным процессом. Документ предполагает информационный обмен между сторонами и устанавливает взаимные права и обязанности.

АО «Уголь-Транс» стало первой компанией среди других операторов, подписавшей подобный договор с ОАО «РЖД». **РЕКЛАМА**

Дорогие коллеги, монтеры пути!

Примите самые искренние поздравления с вашим профессиональным праздником – Днём монтера пути!

Ваш труд незаменим! Вы – настоящие профессионалы, преданные своему делу, которые в любую погоду и время суток обеспечивают безопасность движения поездов. Ваша оперативность, ответственность и умение находить решения в самых сложных ситуациях вызывают заслуженное уважение.

Благодарю вас за ваш вклад в развитие Горьковской железной дороги! Желаю вам крепкого здоровья, счастья и благополучия!

С уважением и благодарностью,
Антон Николаев,
начальник Горьковской
дирекции по ремонту пути

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

БЕРЕЖНО К ПРИРОДЕ

Горьковская железная дорога стала участником экофестиваля «Зелёный голос Вятки».

Работники экологической лаборатории дороги организовали свою площадку на эко-ярмарке в Кирово-Чепецке. Железнодорожники представили последние достижения магистрали в области природоохранной деятельности, в том числе рассказали о внедрении раздельного сбора отходов, их вторичном использовании в производстве и реализуемых программах по снижению негативного воздействия на окружающую среду.

Кроме того, железнодорожники продемонстрировали возможности передвижной экологической лаборатории, а также рассказали об используемых приборах для мониторинга атмосферного воздуха.

МАРШРУТОМ ПАМЯТИ

В рамках празднования 80-летней годовщины Великой Победы на Горьковской железной дороге сформирован мемориальный «Поезд Победы».

Он отправится из Нижнего Новгорода 23 апреля и совершит путешествие по всей магистрали.

Всего в маршруте мемориального состава числится 45 станций, на которых пройдут праздничные концерты. Финальной точкой двухнедельного путешествия станет Нижний Новгород, где у Центрального Дворца культуры железнодорожников состоится торжественный митинг с возложением цветов к бронепоезду «Козьма Минин».

ТРУДОВАЯ ДОБЛЕСТЬ

На вокзальном комплексе Ижевск открылась выставка «Тыловой рубеж», посвящённая 80-летию Победы в Великой Отечественной войне и Году защитника Отечества.

Она расположена на втором этаже здания пригородного сообщения и будет работать до 30 июня. В передвижной экспозиции музейно-выставочного комплекса стрелкового оружия имени М.Т. Калашникова представлены материалы о деятельности оборонных предприятий Удмуртии в военные годы. Вход для всех желающих свободный. **О**

Профессия

В третью пятницу апреля монтеры пути отмечают профессиональный праздник. Их упорство, трудолюбие и нацеленность на результат помогают обеспечивать безопасность и комфорт на железной дороге

XIV ЕЖЕГОДНЫЙ ОТРАСЛЕВОЙ КОНКУРС
ДОСКА ПОЧЁТА

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
ПАРТНЁР
РОСПРОФЖЕЛ



Тридцать лет на перегонах

Призвание | Монтер пути Кировской дистанции пути (ПЧ) Игорь Белов представлен к званию «Наставник ОАО «РЖД».

Он и не думал, что станет одним из тех работяг с кувалдой в руках, на которых смотрел по телевизору. «Нет, мам, я туда не пойду», – твёрдо отклонял он предложение матери устроиться на железную дорогу. Тогда, в далёкие 90-е. А теперь уже минуло 30 лет, как Игорь Белов трудится монтером пути.

– Да, работа физически тяжёлая. Всё время на открытом воздухе. Но это дело привычки, а навыки вырабатываются, – говорит железнодорожник.

Что же его заставило изменить однажды принятое решение?

Получив специальность электрика, Игорь Белов работал то тут, то там. А в 93-м женился на девушке из Лянгасово, переехал. Добираться до завода в Киров стало неудобно. Да и зарплату задерживали месяцами. Магистраль же обеспечивала стабильность, железнодорожники не жаловались.

Устроиться на «железку» помогла мама одноклассницы жены, которая занимала должность в отделе кадров путевой машинной станции (ПМС) № 107. Предприятие отвечало за средний ремонт пути. Здесь Белов окупился в работу монтера, потом выучился на бригадира. А через несколько лет ПМС расформировали. Кто-то перешёл работать в ПМС № 31, а кто-то – в Кировскую дистанцию пути.

Игорь Белов попал на станцию Чухломинский. Работа по своей сути та же, только в дистанции больше занимались обслуживанием путей и стрелочных переводов, а в ПМС – исключительно ремонтом, в разных точках полигона дороги. Хотя сейчас из-за нехватки людей разъездов у монтеров дистанций пути тоже немало.



В 2018 году Игорь Белов получил почётную грамоту начальника Горьковской дороги



ЛИЧНЫЙ АРХИВ ИГОРЯ БЕЛОВА

– Мы часто помогаем на чужих, трудных участках. Ездили, например, в Поздино, Полой, Бумкомбинат... А сейчас каждый день по два человека отправляются в сторону станции Стрижи. В командировках – то смена плетей, то устранение выбросов, то нужно помочь с подготовкой к проходу вагона-лаборатории, который диагностирует неисправности пути. Ведь чем лучше результат такой проверки, тем выше размер премии, которую получают монтеры, – рассказывает Игорь Белов.

За годы труда на магистрали ему приходилось выезжать даже на крушения. Так, однажды недалеко от Мурашей сошёл с рельсов грузовой состав. Вагоны повалены, колёса – отдельно, оси – отдельно. Монтеры были на подхвате, помогали.

Не раз Белов исполнял обязанности бригадира. И до сих пор регулярно выступает в роли наставника для молодёжи. Коллектив монтеров на участке хоть и небольшой, но слаженный. Опытные работники помогают вчерашним студентам освоиться, перенять приёмы труда, изучить тонкости путевой профессии. И Игорь Белов, пожалуй, один из лучших в деле воспитания молодого поколения работников и повышения их квалификации. За всё время на участке он подготовил нема-

Дорога для Игоря Белова стала судьбой

ло хороших монтеров пути и трёх бригадиров.

– Двадцатилетние парни приходят работать после железнодорожного техникума и армии. Сразу бригадиром ведь не поставишь такого. У него руки опустятся, если начнут с него спрашивать. Он должен набраться практического опыта. Чтобы узнать свой участок, нужно год-два поработать простым монтером. Я подсказываю, как подготовиться к проходу вагона-лаборатории. «Обрати внимание на это место, здесь часто бывают неисправности, и ещё на это...» – так и учу, – говорит наставник.

Не раз профессионализм Игоря Белова отмечало руководство предприятия. А в 2018 году он получил почётную грамоту начальника Горьковской железной дороги. Несмотря на свой внушительный послужной список, железнодорожник не думает о выходе на заслуженный отдых.

– По вредности мне назначена пенсия, но я буду продолжать трудиться, пока есть силы. В преддверии Дня монтера пути хотелось бы пожелать всем моим коллегам достойной оплаты труда, понимающих руководителей и личного благополучия. Пусть наш нелёгкий труд будет оценён по достоинству. ○

Боевой путь «Монтера»

Наши люди | Медалью «За отвагу» за участие в штурмовой операции при взятии укрепленного района под Луганском награждён монтер пути Красноуфимской дистанции пути Алексей К. Герой получил серьёзные ранения и был вынужден завершить карьеру на железной дороге.

В феврале 2022 года президент России Владимир Путин объявил о начале специальной военной операции на Украине. Туда потянулись эшелоны с техникой и бойцами. Взглядом Алексей провожал эти составы, а в сердце разгоралось желание присоединиться. Ветеран боевых действий в Чечне не мог оставаться в стороне – нужно защитить Родину.

Как и 26 лет назад, он решил заключить контракт и добровольно отправиться на поле боя. В Чечне Алексей служил в сапёрной роте, повидал войну с самых разных сторон и был морально подготовлен.

– Я обратился в военкомат, мне дали направление на медкомиссию. Прошёл её успешно. С работы меня отпустили сразу. А вот единственный сын отговаривал. Да, он знал, что я уже воевал. Но прошло много лет. Он спрашивал: «Зачем тебе это надо?» А я присягу давал. И там мои товарищи воюют, – рассказывает Алексей.

В декабре пришёл вызов в военкомат Екатеринбург. Поехала целая группа добровольцев из Красноуфимска. Там, к своему удивлению, Алексей встретил коллегу, Александра Полухова, бригадира ремонтной колонны той же дистанции.

– Саш, что ты тут делаешь?

– А ты что?

– Я раньше воевал, знаю, что это такое. А ты – нет...

– Ну и что!

Этот короткий диалог стал началом крепкого боевого товарищества. Вместе добирались до Алтайского края. Вместе придумывали позывные: «Ты кем будешь?» – «Бугор» (прим.: бригадир). «А я тогда – «Монтер».

Две недели железнодорожники провели на учебном полигоне, оттачивая навыки стрельбы. Опытные бойцы делились с новичками секретами выживания: рассказывали, как луч-

ше выносить раненых, как перевязывать себя и другое.

На передовой под Луганском все советы пригодились. Если на первом боевом задании был только один раненый, то со второго вернулись не все...

Восьмой штурмовой роте третьего батальона 35-й отдельной гвардейской мотострелковой бригады предстояло взять укрепление в селе Краснопоповка Кременского района ЛНР. Это господствующая высота и расположение на идущей вдоль линии фронта дороге Сватово – Кременная. Из так называемой бетонки (окопы, залитые бетоном) враг «шил» миномётами. По штурмовикам открыли плотный огонь. Забрасывали «польками», бесшумными минами. Снаряды летели, не издавая звука, не оставляя времени среагировать на выстрел. И множество разлетающихся осколков поражали бойцов.

– При этом штурме немало наших людей остались лежать там. Рота потеряла командира. Я получил ранение руки, в левый глаз попали осколки. Саша мне помог эвакуироваться, вывел с поля боя. Я ничего не видел, а он вёл меня, – рассказывает Алексей и добавляет: – Царствие ему небесное...

Александр Полухов погиб в августе 2024 года в звании младшего лейтенанта. Тогда Алексей только выписался из госпиталя после трёх тяжёлых операций, приехал в воинскую часть для комиссования по состоянию здоровья. Железнодорожник потерял зрение на левый глаз. За это время верный товарищ и сам дважды получал ранения, лечился и снова возвращался в строй. Только с последнего боевого задания Александр уже не вернулся. Как и никто из его группы.

Несмотря на все горести и потери, дома «Монтера» ждала мирная жизнь и новый путь. С дорогой пришлось попрощаться. Сегодня Алексей помогает в Красноуфимском муниципальном центре «Патриот», занимается гуманитарными грузами, воспитанием молодёжи. ○



**ПОЛНЫЙ
ТЕКСТ
ЧИТАЙТЕ
НА САЙТЕ
GUDOK.RU**



ЛИЧНЫЙ АРХИВ АЛЕКСЕЯ К.

Алексей (сверху крайний справа) и Александр (снизу в центре) в бою держались вместе

Материалы подготовила **Алёна Зудина**

Возможности

Тактика против огня

Интервью | На Горьковской железной дороге стартовала подготовка к пожароопасному сезону. Инспекторы ведомственной пожарной охраны вместе с железнодорожниками проверяют инфраструктуру, полосу отвода и технику.

Беседовала ● **Алёна Зудина**



Вадим Харитонов, заместитель директора филиала ФГП ВО ЖДТ России на Горьковской железной дороге по пожарно-технической части

— Расскажите про работу, которая развернулась на дороге к весенне-летнему пожароопасному периоду.

— В рамках подготовки к нему были проведены проверки соответствия объектов инфраструктуры требованиям пожарной безопасности. Так, внимание уделяется исправности автоматических систем противопожарной защиты и оповещения людей о пожаре, состоянию путей эвакуации, электрооборудования, наличию и исправности первичных средств пожаротушения, внутренних пожарных кранов, а также состоянию территорий, прилегающих к зданиям и сооружениям.

Инженерно-инспекторский состав филиала ФГП «Ведомственная

охрана железнодорожного транспорта России» (ВО ЖДТ России) на Горьковской железной дороге вместе с работниками магистрали проверил противопожарное состояние зданий управления дороги и территориальных управлений в регионах. Вручены предписания о выявленных нарушениях.

В апреле-мае работники Горьковской дирекции по тепловодоснабжению и ведомственной пожарной охраны осмотрят наружное противопожарное водоснабжение объектов и пункты заправки водой пожарных поездов. Будут подготовлены акты, предписания на устранение отклонений и информационные письма руководителям регионов.

— Какова готовность пожарных поездов?

— В режиме постоянной готовности на дороге находятся 26 пожарных поездов, оснащённых передовой техникой и современным

пожарным и специальным аварийно-спасательным оборудованием. В их состав входят вагон-насосная станция и две цистерны-водохранилища. Также на период весенне-летнего пожароопасного периода в 14 пожарных поездах вводятся по дополнительной третьей цистерне-водохранилищу для увеличения запасов воды.

В 2024 году все пожарные подразделения прошли аттестацию на право ведения аварийно-спасательных работ, связанных с тушением пожаров. 540 работников пожарных поездов, а это 86,5% персонала, имеют статус «Спасатель».

Раз в год с каждым пожарным поездом проводятся пожарно-тактические учения. Они начнутся в мае. Первыми учения пройдут пожарные поезда станций Сухобезводное, Шлаковая, Вятские Поляны, Янаул и Йошкар-Ола.

Также дополнительно в течение года вместе с руководителями структурных подразделений организуются учебные тренировки по отработке технологического графика подъёма пожарных поездов.

— А что с техническим обновлением? Будут ли в этом году новые вагоны?

— В соответствии с инвестиционной программой ОАО «РЖД» начиная с 2012 года к нам поступает новая техника. За это время прибыло 17 пожарных поездов. Сейчас этот под-



АРХИВ -ВМ-

В режиме постоянной готовности на дороге работают 26 пожарных поездов

В этом году для усиления противопожарной защиты поставлен новый модуль пожаротушения для пожарного поезда станции Зелёдино. Это вагон-насосная станция. В апреле модуль будет введён в боевой расчёт. ●



**ПОЛНЫЙ
ТЕКСТ
ЧИТАЙТЕ
НА САЙТЕ
GUDOK.RU**

Под знаком качества

Меньше секций, а значит, и расходов

Улучшения | В эксплуатационном локомотивном депо Агрыз реализован проект бережливого производства «Изменение технологии работы вывозного локомотива на участке Ижевск – Вожой».

— Поиск возможностей для экономии ведётся в депо постоянно. Оценивается в том числе эффективность использования локомотивов. Планово, шаг за шагом анализируются их поездки – на разных направлениях, в разных видах движения. Например, в передаточно-вывозном.

Созданная в депо группа руководителей и специалистов рассмотрела работу на всех участках, где предприятие обслуживает передаточно-вывозные поезда. Установлено, что на одном из участков, Ижевск – Вожой, локомотив использовался неэффективно. Вес поезда здесь составляет 1200–1300 тонн, в отдельные месяцы 900 тонн. А обслуживал их тепловоз 2М62 в двухсекционном исполнении, для которого установлена весовая норма 3000 тонн. Рабочая группа выявила потери – излишняя обработка, перепроизводство, то есть придание процессу свойств, которые не нужны заказчику.



АРХИВ ТЧЭ АГРЫЗ

Было решено заменить локомотив на серию ДМ62. Эти односекционные тепловозы задействованы, как правило, в хозяйственном движении, в работе со снегоуборочной техникой, на капитальном ремонте пути. Для них весовая норма на участке Ижевск – Вожой как раз и составляет 1300 тонн.

При использовании двухсекционного локомотива потери были связаны с повышенным расходом дизельного топлива на тягу поездов: за одну смену – 240 кг.

После внедрения проекта бережливого производства, при выполнении той же работы одной секцией, – 151 кг. Экономия – 89 кг за одну поездку.

Также расход дизельного топлива связан с горячим простоем. В зимнее время, а это пять месяцев, локомотив невозможно заглушить. Он должен постоянно находиться в запущенном состоянии.

— Здесь мы тоже добились экономии. Теперь в ожидании работы находится не двух-

секционный локомотив, а односекционный, – говорит член рабочей группы проекта начальник сектора организации и оплаты труда ТЧЭ Агрыз Александр Родионов.

Суммарный экономический эффект от топливу составляет 2,5 млн руб. в год. Из них 1,8 млн руб. – на тягу поездов, а 0,7 млн руб. – на снижение горячего простоя.

— Ещё один вид расходов – на сервисное обслуживание локомотива. Плата за него начисляется на каждую секцию. Больше секций – выше затраты. После замены двухсекционного локомотива на односекционный затраты на сервисное обслуживание тепловозов уменьшились ровно вдвое. На этом экономится 0,6 миллиона рублей в год, – продолжает Александр Родионов.

Общий экономический эффект от реализации проекта бережливого производства составил 3,1 млн руб.

Высвободившиеся двухсекционные локомотивы переданы на те виды работ, в которых нуждалось предприятие. Это, например, обслуживание передаточно-вывозного поезда до станции Ува. Там вес поездов значительно выше, чем может взять односекционный ДМ62. Востребованы двухсекционные тепловозы и на других участках. ● **Марина Галкина**



Дорога и судьбы

Дать «первое топливо»

Дело жизни | Иногда выбор профессии – не осознанное решение, а встреча с судьбой. Именно так случилось у героя этой статьи – преподавателя Нижегородского института путей сообщения Вениамина Хотовника. Когда-то он увидел объявление в газете о наборе абитуриентов в железнодорожный техникум. Решил попробовать – поступил, отучился и сам начал преподавать.

Автор ● Вера Гараева

10 апреля Вениамину Хотовнику исполнилось 75 лет, а накануне юбилея он был награждён именными часами начальника Горьковской железной дороги. Сегодня он – преподаватель железнодорожных дисциплин, о котором с уважением говорят выпускники, нынешние работники Горьковской железной дороги и педагоги Нижегородского института путей сообщения. О таких говорят, что он не просто учит, он учит учиться.

О своих студенческих годах вспоминает так: «Раньше была сильная студенческая дружба. Мы были беднее, но сплоченнее. Сегодня студенты другие – не хуже, но другие. Им сложнее сосредоточиться, много отвле-

кающих факторов». Тем не менее признаёт: среди нынешних студентов много умных, трудолюбивых и инициативных. В памяти преподавателя – десятки выпусков, сотни студентов. Многие стали специалистами, заняли руководящие должности.

Изначально преподавание не было целью для Вениамина Хотовника. Окончил техникум, отслужил в армии, работал в дистанции электроснабжения, затем вернулся к учёбе и окончил институт. Всё шло по «техническому» пути, пока не раздался тот самый звонок из родного техникума с предложением: «Попробуй, вдруг тебе понравится». Понравилось. Остался. И с тех пор преподаёт уже более 50 лет.

– Мне всегда было важно не просто дать теорию, а научить думать, сопоставлять, искать решение. Я говорю своим студентам: вы можете объяснять своими словами, а моя задача – научить называть вещи правильно и понимать, как всё устроено. И главное – увлечь, – говорит Вениамин Аронович.

Секретов в преподавании, по его словам, нет. Только вера в то, что нет необучаемых людей. Главное – найти подход, не сдаваться и помнить: если ученик не понял, значит, нужно объяснить по-другому.

– Когда я что-то рассказываю, объясняю так, будто сам это впервые узнаю. Если пишу формулу – не просто дублирую её на доске,



ВЕРА ГАРАЕВА

а решаю, размышляю вместе со студентами. Тогда они не просто слушают, а включаются, – объясняет педагог.

А ещё он учит – не бояться руками собирать макеты, подключать оборудование, работать по-настоящему. Именно так были созданы все его лаборатории в техникуме – не

купленные готовые, а собранные самостоятельно. Каждый винтик, каждый кабель прошёл через руки его студентов. Вениамин Аронович гордится своими аудиториями – они не виртуальные. В одной из них на потолке по-прежнему висит настоящая контактная сеть. Не сняли. Хотя во многих аудиториях сейчас ведутся ремонтные работы.

– Когда преподавал релейную защиту, мы просили дорогу о помощи в поставке в учебное заведение необходимых деталей. Нам передавали старые реле, выключатели, шкафы. Мы собирали, настраивали, тестировали. И сегодня в этих аудиториях настоящая учебная электроподстанция, собранная «с нуля» руками, – с гордостью говорит преподаватель.

Сегодня он продолжает работать с техникумом и вузом. Ведёт дисциплины «Контактная сеть», «Информационные технологии», дипломные проекты. Преподаватель не скрывает: оборудование устаревает, времени мало, часов на практику – тоже. Когда студенты по-настоящему увлечены тем, что изучают – задают вопросы, пробуют, это вдохновляет и даёт силы Вениамину Хотовнику двигаться дальше. А его задача – дать им это «первое топливо». И если спросить его, почему он всё ещё здесь, ответ будет прост: «Наверное, мне повезло. Я однажды попробовал – и не смог уйти». ●



Вениамин Хотовник:
«Когда я что-то рассказываю, объясняю так, будто сам это впервые узнаю и изучаю»

Экспорт ищет новые рынки

◀ начало на стр. 3

На встречу собрались около 20 представителей малого и среднего бизнеса региона. В этот раз обсуждались актуальные вопросы экспортной логистики и финансовых расчётов. Перед предпринимателями выступили специалисты крупных компаний. Так, о том, как быстро и безопасно получать экспортную выручку, вести расчёты в любой валюте, рассказала руководитель по координации взаимодействия с клиентами ГК Global Nexus Екатерина Туева. Возможности современных почтовых сервисов раскрыла заместитель директора регионального управления «Почты России» Наталья Завалишина.

В свою очередь, о грузовых перевозках железнодорожным транспортом, а также о складской логистике рассказал начальник Ижевского агентства фирменного транспортного обслуживания Сергей Дерюшев.

– В 2024 году Горьковская магистраль отправила 26,8 миллиона тонн грузов. Из 700 системно действующих клиентов дороги почти треть грузит более 100 вагонов в год. При этом 17% наших клиентов – представители малого и среднего предпринимательства, – отметил руководитель.

В частности, из Удмуртии на экспорт идут лесоматериалы, металлоконструкции, наливные грузы и газы. Несмотря на ужесточение санкций, дорога продолжает находить новые маршруты перевозок грузов. Так, отправки в Китай

производятся не только напрямую через пограничные переходы и порты, но и через транзитные страны, в том числе по транспортному коридору «Север – Юг». Развитие этого направления позволит в ближайшем будущем открыть для промышленности Удмуртии новые иностранные рынки сбыта, в частности, в странах Каспийского бассейна (Азербайджан, Казахстан, Иран) и Персидского залива (Саудовская Аравия, ОАЭ, Ирак).

Отдельной темой дискуссии стала перевозка грузов в составе контейнерных поездов по расписанию как по территории России, так и в другие страны. Эти поезда, которые на дороге называют графическими, позволяют ускорить доставку грузов и обеспечить её точно в срок. Так, в Китайскую народную республику контейнерный поезд доставляется через пограничную станцию Наушки (Бурятия) за восемь суток, в Забайкальск (Читинская область) – за десять, в порт Владивостока (Приморский край) – за 13.

Этот сервис пользуется значительным спросом среди клиентов дороги. Как отметил Сергей Дерюшев, некоторые компании переключили практически 100% объёмов железнодорожного экспорта своей продукции на перевозку в составе контейнерных поездов по расписанию. И цифры подтверждают тенденцию. Если в 2023 году из Ижевского региона отправили только одиннадцать таких поездов, то в 2024-м – уже 32. Участники встречи сделали для себя вывод: по железной дороге экспортировать становится проще, быстрее и выгоднее. ●

Сильнее любого времени

История | 15 апреля в Дорожной технической библиотеке Горьковской железной дороги состоялась историко-патриотическая игра «Мы нашей памяти верны», приуроченная к 80-летию Великой Победы.

Её участниками стали студенты второго курса факультета «Автоматика и телемеханика» Нижегородского техникума железнодорожного транспорта – филиала Приволжского государственного университета путей сообщения. Организацией игры занимались специалисты отдела справочно-библиографического и библиотечного обслуживания.

Не лекция, не викторина – целое путешествие по маршруту памяти, где каждая станция – это часть большой истории. Участники выполняли задания игрового маршрута, который включал шесть станций: «Крепость на колёсах», «Радиосвязь», «Литературная», «Архитектурная», «Героическая» и «Исторический блиц».

Игра началась с «Крепости на колёсах», где участники познакомились с историей бронепоезда «Козьма Минин». На станции «Радиосвязь» работали с азбукой Морзе и разгадывали шифровку, переводя её на кириллицу. На станции «Литературная» участникам нужно было вспомнить авторов художественных произведений о войне.



ВЕРА ГАРАЕВА

На станции «Крепость на колёсах» участники познакомились с историей бронепоезда

Финальной стала станция «Исторический блиц». Вопросы по датам, фактам Победы решались командами на скорость. После подсчёта баллов – финал: на общем плакате участники выложили собранное на маршруте слово «Память» рядом с фразой «Сильнее времени».

– Мы не просто вспоминаем историю. Мы даём молодёжи почувствовать её – через движение, поиск, открытие. И это работает, – делится впечатлениями преподаватель техникума Ольга Пономаренко.

Отметим, что в читальном зале дорожной технической библиотеки Горьковской железной дороги регулярно проходят информационные мероприятия. В рамках промышленного туризма работники отдела участвуют в выездных профориентационных встречах, которых в апреле подготовлено и проведено уже одиннадцать, и работа в данном направлении продолжается. Библиотека на железной дороге сегодня – это не только про книги, это про будущее. ●



ПОЛНЫЙ
ТЕКСТ
ЧИТАЙТЕ
НА САЙТЕ
GUDOK.RU

Профсоюз

На встречу с историей

Память | В марте Дорпрофжел на Горьковской железной дороге организовал для детей членов профсоюза трёхдневный тур в Москву, посвящённый 80-летию Победы в Великой Отечественной войне.

Со всей ответственностью к ней готовились не только взрослые, но и дети. Начальник Горьковской железной дороги Сергей Дорфеевский предложил провести с ребятами викторину, посвящённую войне, и по её результатам отобрать тех, кто поедет в Москву. Профсоюз поддержал эту идею.

Вопросы (и поподробнее) нацеливали школьников на изучение истории. Возможно, не все участники викторины до этого знали, что означают цвета георгиевской ленточки. Теперь знают: чёрный – это дым, оранжевый – пламя. Отвечая на вопросы, ребята искали информацию о Доме Павлова, который в 1942 году небольшая группа советских бойцов, сражавшихся в Сталинграде, удерживала в течение 58 дней. Школьники собирали сведения о Курской битве, вспоминали Хатынь, – рассказывает заместитель председателя Дорпрофжел в Ижевском регионе Лилия Ахметзакирова, возглавившая кропотливую работу по составлению вопросов викторины. При этом профсоюзный лидер добавляет, что большую помощь в этом деле оказывали специалисты дорож-

ного центра оценки и мониторинга персонала и молодёжной политики, которые и вопросы предлагали, и обеспечивали техническое сопровождение викторины.

При подведении итогов учитывалась не только правильность, но и полнота ответов. Экскурсия в Москву стала наградой для 120 ребят, показавших хорошие знания истории Великой Отечественной войны. В поездке их сопровождали профсоюзные активисты из разных регионов Горьковской дороги.

Программа тура включала посещение ключевых исторических объектов. Ребята побывали в парке «Патриот», где осмотрели военную технику, познакомились с реконструкциями сражений. В Центральном музее Великой Отечественной войны на Поклонной горе они изучили архивные документы, фотографии, плакаты и личные вещи героев. Не менее яркие впечатления оставили экскурсии в музей Московского Кремля и на ВДНХ. Особый интерес вызвали интерактивные элементы экспозиций: школьники могли прикоснуться к артефактам, рассмотреть оружие времен войны,

узнать историю подвигов через мультимедийные проекты, – рассказывает профгруппор и дежурная по станции Чебоксары Екатерина Грабова, одна из тех, кто сопровождал детей в поездке.

Такой формат позволяет глубже погрузиться в историю и сохранить память о событиях прошлого. Мероприятие доказало: связь поколений остаётся крепкой, а уроки истории, поданные через живое общение с прошлым, запоминаются навсегда. Военно-патриотический тур стал для участников не только образовательным событием, но и источником новых эмоций, – отмечает председатель Дорпрофжел Дмитрий Молодкин.

Ребята вернулись из поездки с горящими глазами, готовые делиться знаниями и впечатлениями со своими сверстниками. Восторженные отзывы можно было услышать, например, на железнодорожном вокзале Ижевска.

Самое большое впечатление, конечно, от Кремля и Парка Победы. А когда нас привезли на Воробьёвы горы, я понял, что хочу учиться в МГУ. Здание университета впечатляет! – говорит Амир Зарипов.



АРХИВ ДОРПРОФЖЕЛ

– Так не хотелось уезжать, – сетует Даша Нуриева, которая не раз бывала в Москве и раньше. – Нравится там всё. Неизгладимое впечатление произвёл главный храм Вооружённых сил России, очень красивый, величественный. Огромное спасибо организаторам экскурсии, особенно нашей сопровождающей Светлане Николаевне Улановой.

В этом туре побывала моя дочь. От имени всех родителей и как сопровождающая группы хочу поблагодарить председателя Дорпрофжел Дмитрия Молодкина, заместителя заведующего отделом

В парке «Патриот» в амортизационном кресле «Казбек» спускаемого аппарата корабля «Союз» ребята могли почувствовать себя космонавтами

Дорпрофжел Татьяну Ловчую и других профсоюзных работников за прекрасную организацию и проведение трёхдневного тура. Дети в восторге. Военно-патриотическое мероприятие получилось ярким, необычным и запоминающимся, – делится своим мнением Екатерина Грабова.

РЕКЛАМА

Годы, отданные людям

К юбилею | У Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей (Роспрофжел) круглая дата. 21 апреля одна из самых крупных и влиятельных в России общественных организаций отмечает 120-летие. Много замечательных людей внесли вклад в развитие профсоюзного движения на Горьковской железной дороге. Им есть о чём вспомнить. О них – публикации под рубрикой «К юбилею».

ВО ВРЕМЕНА РЕФОРМ

С 2000-го по 2015 год профсоюзную организацию на Горьковской магистрали возглавлял Виталий Шатов.

– Трижды коллектив оказывал мне доверие, избирая на эту должность. Но, конечно, побить рекорд своего предшественника, Владимира Томчука, я не мог. Владимир Иванович был председателем Дорпрофсоюза четверть века, – замечает он.

На долю Виталия Шатова выпали годы, когда в железнодорожной отрасли начинались реформы, создавались новые вертикали, преобразовывались предприятия. Профсоюзный лидер продолжил линию, которую проводили его предшественники: на первый план всегда выходила защита прав членов профсоюза. Пройти переходный период по возможности безболезненно помогало Отраслевое тарифное соглашение, подписанное в 1992 году, и заключённые на его основе на дорогах коллективные договоры.

– На них базировалась социально-экономическая деятельность на железнодорожном транспорте, в том числе профсоюза. Колдоговоры обеспечивали социально-экономическую защиту работников с точки зрения организации труда и заработной платы, решения



АРХИВ ДОРПРОФЖЕЛ

Виталий Шатов старается быть в курсе современных дел дорожной профсоюзной организации

социальных вопросов и создания безопасных условий труда, обеспечения льгот и гарантий. Надо отдать должное Геннадии Фадеевой, министру путей сообщения и первому президенту ОАО «РЖД», при котором начал развиваться механизм принятия коллективных договоров, подведения итогов их реализации. В них закладывались все вопросы, начиная с выполнения производственных планов до развития социальных программ. Делалось всё для поддержания социальной стабильности в коллективе, – говорит Виталий Шатов.



Пройти переходный период по возможности безболезненно помогало Отраслевое тарифное соглашение

ДЛЯ МНОГОДЕТНЫХ И НЕ ТОЛЬКО

И всё же некоторые социальные проблемы давали о себе знать. Бывшему профсоюзному лидеру вспоминается коммиссионный осмотр Кировского отделения. На встрече с коллективами один из работников хозяйства пути, у которого было трое детей, поставил вопрос о семейном отдыхе. Для многодетных родителей накладно приобретать путёвку на всех. Обсудили эту проблему с начальником дороги Анатолием Лесуном, и через какое-то время была разработана Программа поддержки многодетных семей – совместная, руководства магистрали и профсоюза. Она предусматривает разные виды помощи: предоставление бесплатных путёвок в детские оздоровительные лагеря, выделение сертификатов на приобретение одежды и школьных принадлежностей. Дважды в год на социально-экономических форумах проводится награждение многодетных семей дипломом «Родительская слава» с выплатой денежной премии. Однажды награду вручали красноуфимской семье. На сцену вместе с папой и мамой поднялись восемь детей, и все – дочери. Зал дружно и с улыбкой пожелал родителям сына.

Профсоюз искал способы обеспечить совместный отдых родителей с детьми: заключал договоры на семейные путёвки с крымски-

ми организациями, договаривался о скидках. Часть расходов компенсировал профсоюз.

С ПОЖЕЛАНИЕМ СОХРАНЯТЬ ТРАДИЦИИ

Конструктивные отношения у председателя Дорпрофсоюза складывались со всеми начальниками дороги: за 15 лет на этом посту сменилось пятеро. Один из главных принципов Виталия Шатова – уметь договариваться, искать компромиссы и находить решение, которое устраивало бы обе стороны. Такой подход находил отклик у руководителей магистрали.

– Направленность профсоюзной работы на социальную поддержку работников и их семей сохранилась и сейчас. И это правильно. Считаю, что профсоюз железнодорожников в этом плане во многом превосходит ряд других отраслевых профсоюзов. Подтверждением его авторитета стало избрание бывшего председателя Роспрофжел Сергея Черногаева на должность председателя Федерации независимых профсоюзов России, – делится своим мнением Виталий Шатов.

Сегодняшним и будущим работникам профсоюза надо поддерживать, развивать и укреплять взаимодействие с руководством дороги, считает он. Для современных профсоюзов эта задача очень важна.

В последние годы ряды профсоюзных работников заметно обновились.

– Я думаю, что наш опыт должен быть востребован. Для этого можно, например, собрать на встречу бывших председателей райпрофсожеей. Такое взаимодействие для нынешних работников было бы очень своевременно и полезно, – высказывает свои пожелания Виталий Шатов.

Материалы подготовила Марина Галкина

Забутые рельсы истории

Наследие | Время стирает многое, но подчас прошлое находит способ заговорить. В Борском краеведческом музее готовится необычная выставка, которая расскажет о забытых узкоколейных железных дорогах Нижегородской области – некогда важных артериях промышленности и жизни. Её автор и идейный вдохновитель – местный житель и исследователь Дмитрий Учаев.

Автор ● Вера Гараева

□ Сегодня мало кто помнит, как эти железные артерии тянулись сквозь тайгу, соединяя посёлки, шахты и заводы. Их рельсы, едва различимые среди травы, хранят звуки рабочих поездов, скрип сцепок, стук колёс, с которыми гружёные вагонетки двигались по лесным дебрям. Эта выставка – попытка вернуть забытое, показать, как жили, работали и строили Нижегородскую область те, кто прокладывал узкие пути в её глухих уголках.

ПУТЕШЕСТВИЕ НА ПОЕЗДЕ

Всё началось в 2022 году с похода по заброшенным деревням Нижегородчины. Тогда Дмитрий впервые увидел ветку узкоколейной железной дороги, которая вела от посёлка Пижма к реке Унжа. Группа туристов прошла 11 километров пешком, а на обратном пути им довелось прокатиться на «пионерке». Это тележка, которая ставилась на рельсы и приводилась в движение двигателем обычной бензопилы.

Именно эта поездка по старой, почти заросшей линии и стала от-



ВЕРА ГАРАЕВА

Автор и идейный вдохновитель выставки – Дмитрий Учаев

правной точкой в увлечении Дмитрия историей узкоколейных железных дорог. Стук колёс, шелест веток, задевающих вагоны, запах старого дерева и машинного масла – всё это пробудило жгучий интерес. Дмитрий начал искать информацию о других линиях, оставшихся в Нижегородской области. Оказалось, что их было много – целая сеть узкоколеек когда-то тянулась по Борскому району.

АРТЕФАКТЫ

То, что будет представлено на выставке, собрано по крупицам. Каж-

дая табличка, кусок рельса – это не просто металл, это частица истории. Вот, например, рельс шахтной узкоколейки. Он очень тонкий, почти игрушечный. Такие до сих пор покоятся в штольнях под парком «Швейцария» Нижнего Новгорода. Когда-то они служили для вывоза грунта и доставки строительных материалов.

А вот кусок рельса помассивнее. Такие использовались на более

крупных узкоколейках, отличаясь шириной подошвы рельса. Чем она шире, тем устойчивее был путь.

– В числе самых ценных находок – табличка с названием Борского завода. Он – один из старейших в стране, которые до сих пор производят железнодорожное оборудование, – рассказывает Дмитрий.

ВЫСТАВКА, ВЫРОСШАЯ ИЗ МЕЧТЫ

Сбор экспонатов превратился в целую экспедицию. Часть вещей пришла из Калининграда, часть – из Москвы, но каждый предмет так или иначе связан с Нижегородской землёй. Информацию об узкоколейных железных дорогах Дмитрий собирал по крупицам, часами просиживая в архивах и библиотеках. Ему помогали неравнодушные люди – друзья, единомышленники, а иногда и обычные пользователи Интернета, узнавшие о его инициативе.

Так в экспозиции появился уникальный экспонат – железная железнодорожная система. Сегодня таких остались единицы. Для своей выставки Дмитрий долго искал место, и в итоге она разместится в Борском краеведческом музее.

– Открытие состоится в мае. В течение шести месяцев можно увидеть редкие экспонаты и почувствовать дух времени, когда узкие колеи были дорогами жизни, – сказал Дмитрий. ○



ПОЛНЫЙ
ТЕКСТ
ЧИТАЙТЕ
НА САЙТЕ
GUDOK.RU

МНЕНИЕ

Нина Шимова,
научный сотрудник Борского краеведческого музея:

– Решение о проведении этой выставки мы приняли довольно быстро, хотя тема для нас совершенно новая. Некоторые сотрудники музея, которые сейчас работают над её созданием, впервые столкнулись с понятием узкоколейных железных дорог. Однако благодаря нашему куратору и основному партнёру Дмитрию Учаеву, который хорошо разбирается в этом вопросе, мы чувствуем себя уверенно. Он является нашим главным консультантом, и мы полностью доверяем его знаниям и материалам. Интересна ли эта тема посетителям? Вопрос неоднозначный, потому что она до сих пор практически не была раскрыта. Многие борчане даже не подозревают о существовании узкоколейных железных дорог в нашем регионе, об их назначении и роли в истории. Однако это неотъемлемая часть нашего краеведения, и мы считаем своим долгом рассказать об этом. Мы уже начали информационную кампанию, активно рассказываем о выставке на наших интернет-ресурсах и с помощью Дмитрия. Отклики показывают, что тема вызывает интерес, а выставка будет успешной.



**Информацию
об узкоколейных
железных дорогах
Дмитрий собирал
по крупицам**

«Управленцы» уступили регионам

Спорт | В минувшую среду в микрорайоне Сортировочный Нижнего Новгорода завершился Кубок начальника Горьковской железной дороги по волейболу.

□ Для спортсменов – долгожданный турнир. По его итогам будет сформирована сборная сильнейших волейболистов дороги, которая 15–19 мая представит Горьковскую магистраль на чемпионате работников ОАО «РЖД» по волейболу в Новосибирске. Желание попасть в команду нарастало железнодорожников на серьёзную борьбу и победу.

В соревнованиях приняли участие пять команд регионов дороги и сборная аппарата управления. Женский

турнир проходил в Доме спорта, а мужчины соревновались в физкультурно-оздоровительном центре «Здоровье». Игры по обыкновению начались в подгруппах, и только на другой день состоялись финальные матчи. Результаты соревнований в женском турнире оказались вполне предсказуемы: на первое место уверенно вышла команда аппарата управления дороги, второе и третье – у спортсменок Казанского и Горьковского территориальных управлений.

Куда интересней оказалась развязка мужского турнира. Здесь «управленцы» смогли взять только третье место, а основная борьба развернулась между спортсменами Ижевского и Горьковского регионов. В

упорной борьбе из трёх партий верх взяли всё-таки горьковчане. У них первое место. По мнению тренера сборной Горьковской магистрали по волейболу Евгения Агнюкова, результаты завершившегося чемпионата более чем показательны.

– И в женской, и в мужской турнирной таблице впереди команды, которые регулярно выступают в турнирах, – отметил наставник. – И это преимущественно спортсмены Горьковского территориального управления. Кроме дорожных чемпионов, нижегородцы участвуют в городских соревнованиях, в турнире по волейболу среди корпоративных команд на кубок «Комсомольской правды» в Казани. Это лишний раз говорит о том, что

спортсменам других регионов необходимо больше играть, увеличивать количество команд, чтобы повысить конкуренцию и усилить соревновательный момент.

По словам тренера, именно в регулярных соревнованиях можно выявить новых «звёзд», способных молодых игроков, которые помогут бы своим командам набирать больше очков. Ну а пока все мысли волейболистов о предстоящем чемпионате ОАО «РЖД». В прошлом году нашим девушкам не хватило совсем немного, чтобы перебраться из лиги «Б» в лигу «А». Теперь задача – попробовать выполнить задуманное и войти в состав дивизиона сильнейших. ○

Ольга Шаронова



ИННА СОЛДАТОВА

С каждым годом уровень мастерства игроков растёт



О деятельности профсоюза читайте:

РОСПРОФЖЕЛ
<https://rosprofzhel.ru>

ДОРПРОФЖЕЛ НА ГЖД
[t.me/dprof_gzd](https://vk.com/dprof_grw)
[www.dpgrw.ru](https://vk.com/dprof_grw)
https://vk.com/dprof_grw





**ВОЛЖСКАЯ
МАГИСТРАЛЬ**

№ 15 (10651) от 18 апреля 2025 года
 Главный редактор: Вадим Викторович Серов. Тел.: 214-70-17
 Ответственный редактор: Л.В. Кузина
 Отдел рекламы: Н.П. Подольский. Тел.: 214-70-16
 Тираж – 2184 экземпляра
 Количество доступов к электронной версии – 39136
 Подписной индекс: ПП906.

12+

Адрес редакции: 603011, Нижегородская область, г.о. город Нижний Новгород, г. Нижний Новгород, ул. Октябрьской революции, д. 43 Б. Тел./факс: (831) 214-70-17. Сайт: www.gudok.ru/zdr/168. E-mail: vmagistr@grw.ru, vmagistr@yandex.ru

Отраслевое СМИ. Газета основана в 1929 году под названием «По рельсам Ильича» и выходит с 1936 года под названием «Волжская магистраль». Учредители: Открытое акционерное общество «Российские железные дороги», Дорожная территориальная организация Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей на Горьковской железной дороге, Газета зарегистрирована Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор). Свидетельство ПИ № ФС 77-52519 от 21 января 2013 г.

Издатель: АО «Издательский дом «Гудок»
 Генеральный директор: Екатерина Сергеевна Мельникова.
 Главный редактор: Денис Леонидович Кравченко.

Адрес издателя: 105066, г. Москва, ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3.

Тел.: (495) 909-08-18, E-mail: pressa@gudok.ru



www.gudok.ru/zdr/168/

Распространяется в Нижегородской, Владимирской, Кировской, Московской, Рязанской, Свердловской, Ульяновской областях, г. Москве, респ. Башкортостан, Марий Эл, Мордовия, Татарстан, Удмуртия, Чувашия, в Пермском крае. 8 страниц. Свободная цена. Периодичность выхода – еженедельно по пятницам. Время подписания в печать фактически: 17.04.2025, 18.00. Отпечатано: Нижегородский филиал АО «ПРАЙМ ПРINT МОСКВА», 603124, г. Нижний Новгород, ул. Вторчермета, д.1. Заметка в рамках рубрики «Финансы» является партнёрским материалом.