стр. 1–2 В бюджете расходов на 2017 год предусмотрены средства для регулирования зональных надбавок

12+

Гудок ИД
издательский дом

10 февраля 2017 года
№ 5 (14543)

Тираж 11 061 экземпляр
Электронная версия 20 918 адресов
WWW.GUDOK.RU/ZDR/169

ОКТЯБРЬСКАЯ МАГИСТРАЛЬ

ЕЖЕНЕДЕЛЬНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ГАЗЕТА

ИВАН КУРТОВ

В этом году станция Санкт-Петербург-Витебский обеспечивает стопроцентное отправление по графику значительно увеличившегося потока поездов |2

СОБЫТИЕ

Поезд из сорок третьего

74-ю годовщину прибытия в Ленинград первого состава с Большой земли отметили на ОЖД

Финляндский вокзал: молодые военные реконструкторы и участники пробега по Дороге Победы – у ретро-паровоза

ИВАН КУРТОВ

...Финляндский вокзал, трескучий мороз в минус 25, красноармейцы в шинелях, тёмное небо, далёкий гудок паровоза, люди, ждущие в темноте. Сильное волнение охватывает душу: неужели всё, как тогда?

Нет, вокзал не покорёжен взрывами, как в 1943-м, нет истощённых голодных лиц, а в суровых солдатах Красной армии узнаю лица молодых военных реконструкторов. Вот энтузиаст железнодорожной истории Алексей Помигуев, инженер службы заказчика Октябрьской дирекции инфраструктуры, вот слесарь одного из депо Илья Шилов, вот выпускник Малой Октябрьской Павел Желтов. И всё-таки чувство праздника видно на лицах всех присутствующих: сейчас придёт исторический ретро-поезд, примерная копия того грузового состава, который 7 февраля 1943 года открыл движение по новой Дороге Победы и привёз 800 тонн сливочного масла.

> По традиции 7 февраля руководители ОЖД и ветераны приезжают в Петрокрепость

Близ платформ вокзала играет «Ладогу родную» военный духовой оркестр. У Поклонного креста в память железнодорожников – участников Дороги жизни начинается митинг.

К собравшимся обращается начальник Октябрьской железной дороги Владимир Голоскоков:

– Дорогие ветераны, уважаемые коллеги! Сегодня мы собрались здесь, на Финляндском вокзале, чтобы почтить память участников великих событий, благодаря которым страна победила. 73 года назад наш город был освобождён от вражеского кольца. И железнодорожники внесли неоценимый вклад в эту победу. Была построена железнодорожная ветка от станции Шлиссельбург до станции Поляны. Вы только вдумайтесь: за 17 дней, в морозы, в стужу, под бомбёжкой. Эта работа проходила на грани человеческих возможностей. Сегодня трудно переоценить тот подвиг. Мы гордимся тем, что было сделано тогда!

Затем выступил председатель Совета ветеранов дороги Павел Марков. А священнослужитель из любанского храма отец Сергий с пением молитв торжественно освятил Поклонный крест. Любопытно, что в качестве помощника, держащего чашу, вполне уверенно выступает один из членов молодёжного комитета. Холод, пар вырывается изо ртов, но все полны энтузиазма. Даже некоторые пассажиры прибывшего электропоезда останавливаются и кричат вместе с железнодорожниками «ура», встречая ретро-состав с плакатом «Боевой привет героическому Ленинграду!». Паровоз издаёт оглушительно громкие гудки, живой пар «покруче» любого электронного звука. Всё вокруг заволакивает густой дым. Красноармейцы соскакивают на платформу. К человеку в форменной фуражке НКПС, глядящему из окна паровоза, кто-то восторженно обращается:

– Здравствуйте, товарищ кочегар!

– Не кочегар, а паровозный машинист, – с достоинством отвечает Павел Некрасов.

Конечно, вагонов в этом составе не сорок, как было на самом деле 7 февраля 1943-го, а семь, но они действительно соответствуют времени: ретро-товарняк и настоящие теплушки. Ещё одна деталь. Увы, из-за погоды и преклонных лет не видно последних, оставшихся в живых ветеранов-железнодорожников военных лет. Меняются поколения, в роли свидетелей войны выступают уже более молодые.

>Окончание|4

ИНТЕРВЬЮ

Резерв для повышения зарплаты

ИВАН КУРТОВ

Лидия Фофанова, начальник службы организации и оплаты труда Октябрьской дороги

– Лидия Николаевна, итоги мониторинга степени удовлетворённости работников ОЖД говорят о том, что её уровень повысился. Очевидно, что на удовлетворённость работой в большой степени влияет заработная плата. Что предпринимается на дороге, чтобы поддерживать её на достойном уровне?

– Заработная плата – один из самых важных жизненных вопросов во все времена. А в условиях экономического кризиса, перманентной инфляции, падения покупательской способности рубля он приобретает особую остроту. Каждому хочется иметь достаточный уровень доходов, покрывающий необходимые потребности. Для смягчения влияния неблагоприятных экономических факторов, не зависящих от работодателя, руководство Октябрьской дороги и ОАО «РЖД» предусмотрело ряд мероприятий для поддержания достойного уровня заработной платы. В 2017-м, как и в предыдущие годы, планируется провести её индексацию. Конечно, размер индексации не совсем соответствует реальной инфляции, однако, нельзя недооценивать данный факт.

Далеко не все компании сегодня индексируют заработную плату своих работников. ОАО «РЖД» остаётся верным заявленному курсу на социальную ориентированность, выполняя обязательства, закреплённые в Коллективном договоре. Кроме того, остаётся актуальной задача привлечения, удержания и закрепления кадров на железной дороге. В структурных подразделениях полигона ОЖД эта программа реализуется, в том числе, и с помощью надбавок к заработной плате с учётом региональной специфики. Ведётся совместная работа с представителями администрации Санкт-Петербурга и других городов Северо-Западного региона по трудоустройству и обеспечения должного уровня дохода работников Октябрьской магистрали.

– Отслеживаете ли Вы ситуацию с заработной платой железнодорожников в регионах?

– На конкурентоспособность заработной платы железнодорожников на региональных рынках труда руководство Октябрьской дороги обращает особое внимание. Служба организации и оплаты труда на протяжении ряда лет осуществляет масштабную работу по анализу изменения уровня заработной платы в различных территориальных управлениях, в крупных городах и областях. Данная аналитика позволяет определить, работники каких профессий в том или ином регионе нуждаются в корректировке уровня оплаты труда.

>Окончание|2

АКЦИЯ

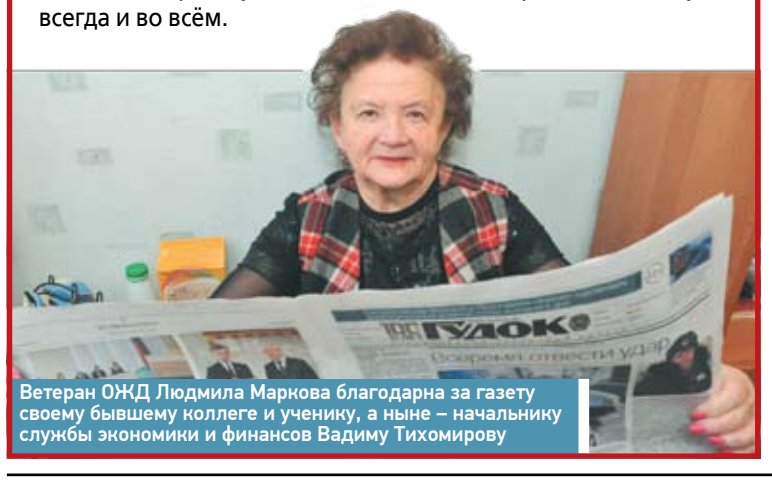
ПОДАРИ ГАЗЕТУ ВЕТЕРАНУ

Более 1 260 руководителей различного уровня откликнулись на призыв лично выписать дорожную газету для ветеранов Октябрьской железной дороги.

В акцию включились и начальник дороги, и его заместители, и многочисленные командиры линейных предприятий. Благотворительная подписка прошла во всех регионах, многих дирекциях и самостоятельных предприятиях. Более других позаботились о своих стариках дирекция инфраструктуры и дирекция тяги. Огромную роль в организации подписных механизмов сыграли кадровики и профсоюзные работники. К числу активных читателей «ОМ» добавились 518 участников Великой Отечественной войны.

В результате этой общей, очень важной, работы корпоративные газеты в первом полугодии 2017 года будут получать 2 655 ветеранов-железнодорожников. А это на 13% превышает количество подписанных в прошлом году.

Примечательно, что простая, казалось бы, инициатива породила такой благородный порыв большого количества руководителей. В период затруднённого централизованного финансирования они проявили своё великодушие по отношению к старшему поколению. Хочется верить, что так будет всегда и во всём.



Ветеран ОЖД Людмила Маркова благодарна за газету своему бывшему коллеге и ученику, а ныне – начальнику службы экономики и финансов Вадиму Тихомирову

ФОТОФАКТ

В дар будущему музею

Факт дарения закреплён двусторонним договором

ИВАН КУРТОВ

На днях ЗАО «Трансмашхолдинг» в торжественной обстановке передало в фонды музея ОЖД несколько макетов, моделей, альбомов, книг для будущего Музея российских железных дорог.

На мероприятие были приглашены ветераны-железнодорожники, студенты, учащиеся Малой Октябрьской и победители второго этапа конкурса «Лучший экспонат для моего музея», проходившего в 2016 году. Подарки преподнесли пресс-секретарь Октябрьского электровагоноремонтного завода Никита Денисов и представитель Коломенского тепловозостроительного завода Екатерина Бычкова.

Музей получил макеты электровоза ЭП20 и двухэтажного вагона, которые в настоящее время эксплуатируются на ОЖД. На стенде Коломенского завода были выставлены два раритета: «Альбом Общества Коломенского машиностроительного завода в Коломне. Типы товарных и пассажирских паровозов, построенных с 1869 года» и «Альбом детальных чертежей пассажирского 5-осного паровоза Дуплекс-Компаунд системы Маллета», а также несколько книг, значки и модели тепловоза ТЭП70БС, электровоза и дизель-генератора. Передача предметов была скреплена подписями представителей заводов и главного хранителя музея. Дарителям вручили благодарственные письма от ОЖД.

Татьяна Александрович

КАЛЕНДАРЬ НЕДЕЛИ

1944 год. Мгинская дистанция пути

ФЕВРАЛЬ

ПН	ВТ	СР	ЧТ	ПТ	СБ	ВС
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28					

- **12 февраля 1842 года на участке Чудово – Бологое – Тверь будущей трассы Петербурго-Московской железной дороги начались рекогносцировочные изыскания. Они имели целью выяснение возможности проведения железнодорожной линии по прямому варианту, без захода в Новгород, как предусматривалось ранее.**
- **15 февраля 1986 года образована Костомукшская дистанция сигнализации и связи, в настоящее время реорганизованная в два различных подразделения.**
- **16 февраля 1943 года в печати было впервые упомянуто о рейсах поездов с Большой земли в блокадный Ленинград. До этого информация была строго засекречена.**
- **17 февраля 1944 года возобновилось прерванное Великой Отечественной войной сообщение Ленинграда с Волховстроем. Это стало возможным после освобождения от фашистов и восстановления важнейшего на этом направлении Мгинского железнодорожного узла.**

РЕПОРТАЖ

Как отправляют поезда

Первая на сети российских железных дорог станция выполнила график на все 100%

В тарифном руководстве станция Санкт-Петербург-Витебский появилась только в 1838 году, но кто же тогда отправлял первые поезда с Царскосельского вокзала столицы? Неужели первая в России железная дорога обходилась без движенцев? Думаю, что нынешний год, когда железные дороги России готовятся к своему 180-летию, следует считать юбилейным и для первой пассажирской станции.

Пассажиры ещё не вышли из дома, а составители Николай Денисенко, Павел Ромашов и Андрей Протасов уже готовят для них состав

Иван Куртов

И начался он для коллектива очень хорошо – в юбилейном духе, ведь у нас принято отмечать знаменательные даты ударным трудом. Уже в первые дни января станция Санкт-Петербург-Витебский отличилась тем, что обеспечила стопроцентное отправление по графику значительно увеличившегося потока поездов, а их в новогодние каникулы было на 50 больше, чем в нормативном графике. Ни одного сбоя в движении, ни одного отказа технических средств не было допущено в этот напряжённый период.

– Для организации новогодних перевозок мы провели несколько совместных совещаний с причастными структурными подразделениями, разработали технологию работы на каждые сутки, – рассказывает начальник станции Санкт-Петербург-Витебский Дмитрий Лобанов. – Но решающую роль в этот сложный период сыграли наши работники, которые проявили профессионализм и высокую ответственность при выполнении поставленных задач. Я считаю, что у нас в коллективе собраны лучшие, но есть и лучшие из лучших. Во многом благодаря отличной самоотверженной работе дежурных по станции Татьяны Костромской, Ольги Соболевой, дежурных по парку Елены Магидовой и Оксаны Кулиевой, составителей поездов Павла Ромашова, Хейрулаха Батманова, Андрея Протасова, Юрия Васильева мы обеспечили массовые новогодние перевозки. Татьяна Костромская как раз работает в сегодняшнюю смену. Она – из тех движенцев, которые видят поездную обстановку на несколько часов вперёд, и в соответствии с этим принимают единственно верные решения. В ближайшие три часа Татьяна Владимировна должна принять и отправить 24 электрички и четыре дальних поезда – из Кишинёва, Великих Лук, Гомеля, Калининграда. Для пассажирских на станции всего четыре приёмо-отправочных пути, и нужно так расставить прибывающие и отправляющиеся поезда, чтобы исключить враждебность маршрутов для тех составов, которые первыми должны следовать в технический парк. Путь, по которому можно вывести в этот парк поезд – только один, и при наличии режущих маршрутов дежурный по станции всегда должен этот момент учитывать. Непросто развести и пригородные электрички в ситуации, когда один из четырёх путей выключен из работы. С 19 декабря прошлого года и до 1 мая нынешнего первая платформа закрыта на ремонт. Татьяна Костромская на станции – с 2004 года, так что способна решить самую сложную комбинацию.

– Когда всё идёт по плану, никаких проблем. Порядок действий с поездами расписан как по нотам, и нужно только отдавать команды составителям, машинистам, дежурному по парку, – говорит командир смены. – Но каждая смена редко похожа на предыдущую. Всё зависит от оборота – тепловоза, электропоезда. Случается, что электричка, которую нужно отправлять, задерживается по прибытию. Приходится срочно решать с дежурным по депо, как поменять оборот, чтобы не допустить сбоя в графике отправления.

Кроме того, меняются и условия задачи по формированию поезда – в зависимости от спроса на перевозки. Теперь нет раз и навсегда заданной составности. Если спрос возрастает, в поезд добавляют вагонов. Какие-то из них идут под замену. Существуют и свои, специфические требования для разных поездов. В одном вагон-ресторан значится под номером 7, в другом пищеблок на колёсах нужно поставить 4-м. Завтрашние пассажиры ещё сладко спят в своих постелях, а составители пассажирской станции уже занимаются формированием поездов, которым днём предстоит отправиться в путь. Отцепки, прицепки, формирование – по их части. «Наш «любимый» прибывающий состав – из Чебоксар, – шутит Андрей Протасов. – В нём всё приходится перетасовывать, чтобы сформировать поезд к отправлению...» Да, а вагоны – не карты в колоде. И чтобы их как можно быстрее «перетасовать» в соответствии с планом формирования, нужна не ловкость рук, а смекалка и острота ума – для исключения лишних передвижений. Так говорят составители поездов. Самое неприятное для них – дождь, промокшему до нитки человеку труднее думать о логике манёвров. Но недавно в раздевалке составителей на Витебской появились новые сушильные шкафы. «Дмитрий Александрович позаботился, – поясняет Павел Ромашов. – Теперь можно переодеться и просушиться».

> В январе со станции Санкт-Петербург-Витебский было отправлено 50 поездов сверх нормативного графика

Дмитрий Лобанов, возглавивший станцию в марте 2016-го, уже произвёл существенные изменения. Привёл в соответствие с требованиями и жизненными реалиями нормативную документацию. Улучшил бытовые условия. Наладил взаимодействие со всеми структурами, которые завязаны на обеспечение пассажирских перевозок. Чёткость этого взаимодействия особенно хорошо проявилась в одной нестандартной ситуации, которая случилась на станции летом прошлого года. За полчаса до отправления калининградского поезда выяснилось, что группу детей, которая должна была в нём ехать, привезли после экскурсии по Санкт-Петербургу не на Витебский вокзал, а на Московский. Ошибся руководитель группы. Час пик, в центре города пробки. Сколько уйдёт времени на исправление этой ошибки? Конечно, вся пассажирская и движенческая иерархия поставлена в известность, принято решение о задержке отправления. Но то, что работники станции не имеют права задержать поезд больше, чем на пять минут, прочно сидит в мозгах. Это же – дети. Пока высадятся, пока с вещами добредут до перрона, пока разместятся в вагоне... Всё, что можно было придумать для ускорения процесса, определилось в несколько минут в голове начальника станции. Как только автобус остановился на площади перед Витебским, вокзальные носильщики кинулись к чемоданам и доставили их не позже, чем маленькие пассажиры оказались возле поезда. Калининградский ушёл... по расписанию.

У Анастасии Лобовой, Татьяны Костроминой и Дмитрия Лобанова – ответственность не только перед вышестоящими руководителями, но и перед пассажирами

Архив предприятия

Сегодня в графике 63 пары пригородных поездов и десяток – дальнего следования. Конечно, это меньше, чем было лет 10 назад. Политические и экономические перемены неизбежно отражаются на пассажирских перевозках. Изменена периодичность курсирования поездов на Украину и не в столь отдалённые российские города. Но зато к услугам пассажиров сегодня – прямые беспересадочные вагоны в Прагу и Вену. И если в годы моей юности каждая поездка домой на студенческие каникулы или на праздники была пыткой (иногда – стоя в общем вагоне, опираясь на полку), то теперь пассажиры стали самой уважаемой категорией на железной дороге. Есть дополнительный спрос – вот вам дополнительный вагон. Или даже поезд, с комфортными условиями. А работники станции Санкт-Петербург-Витебский всегда готовы обеспечить этот дополнительный спрос.

Галина Морозова

ПАССАЖИРСКИЙ КОМПЛЕКС

Комфортные условия – для маломобильных граждан

На Ленинградском вокзале Москвы открылась специальная комната для маломобильных пассажиров. В комнате – два десятка удобных кресел и тахта, на которую можно прилечь. Имеются кулер с холодной и горячей водой, туалет и душевая кабина, приспособленные для пассажиров в инвалидных колясках.
Специально для слабовидящих – огромная плазменная панель телевизора и информационный экран. Есть и небольшая библиотека. Помещение комнаты достаточно просторно для того, чтобы в нём могли комфортно разместиться не только инвалиды, но и лица, их сопровождающие. Была принята во внимание и возможность путешествия маломобильных пассажиров с семьями, в том числе, с грудными детьми. Поэтому в комнате установлен даже пеленальный столик.
Комната работает круглосуточно и бесплатно, к её услугам прибегают ежедневно более трёх десятков человек. В ближайших планах руководства вокзала – приобретение компактного оборудования для подзарядки аккумуляторов слуховых аппаратов для слабослышащих пассажиров. А в перспективных планах – создание для маломобильных пассажиров также и комнаты длительного отдыха, в которой можно будет переночевать.

Случаи вандализма участились

Более 1,5 тысяч актов вандализма было совершено в пригородных поездах полигона обслуживания ОАО «МТППК» в 2016 году. И в нынешнем году вандалы продолжают атаковать имущество пригородной пассажирской компании. В январе было зафиксировано 154 таких случая – на 52 больше, чем за аналогичный период 2016-го.
Нарушители повреждают лакокрасочное покрытие вагонов, нанося граффити, портят сидения, ручки замков переходных дверей. А самое страшное – разбивают стёкла в окнах вагонов, что является прямой угрозой безопасности пассажиров. Средства, которые железнодорожники вынуждены тратить на ремонт подвижного состава, пострадавшего от действий вандалов, могли быть использованы для закупки новых или модернизации существующих пригородных электропоездов.

В пригороде – плюс, в дальнем следовании – минус

В январе с вокзалов и станций Октябрьской дороги было отправлено более 9,7 млн пассажиров. Это на 9,7% превышает показатели аналогичного периода 2016 года. В частности, в пригородном сообщении отправлено более 8,5 млн человек (плюс 11,4%), в дальнем следовании – 1,2 млн (минус 0,7%). Пассажирооборот в январе составил 1,3 млрд пасс.-км (+0,9%).

Номер – на виду

Новые служебные нагрудные жетоны вводятся с 20 февраля для разъездных контролёров-кассиров, обслуживающих пассажиров в пригородных поездах полигона Северо-Западной ППК.
Использование жетона старого образца с этого же дня будет запрещено. Новый имеет важные отличия. Во-первых, он крепится не на форму, а на плечевой ремень сумки, и, таким образом, уже не может оказаться закрытым от глаз пассажиров. Во-вторых, номер контролёра-кассира на нём более крупный и чёткий, а значит, лучше виден.

95 из 100 возможных баллов

Северо-Западная региональная дирекция железнодорожных вокзалов заняла шестое место в общесетевом рейтинге по итогам минувшего года, набрав 95 из 100 возможных баллов.
Эта дирекция успешно справилась с выполнением таких показателей, как планы по доходам от аренды и прочих платных услуг, получение выручки от подсобно-вспомогательной деятельности, сокращение количества жалоб пассажиров и среднее время их обработки. Однако она уступила ряду других региональных дирекций в обеспечении безопасности пассажиров и в выполнении плана закупок.

Ирина Михеева

ИНТЕРВЬЮ

Резерв для повышения зарплаты

>Начало|1

На основании полученных данных мы формируем предложения, информируем руководителей региональных и функциональных филиалов о конкурентоспособности уровня заработной платы по дирекциям в целом и по тем категориям работников, которые находятся в зоне риска.

В соответствии с решениями руководства ОАО «РЖД» ежегодно часть средств, которые высвобождаются в результате оптимизации численности, возвращается в региональные дирекции – в размере 30% от суммы экономии расходов по каждому функциональному филиалу. Эти средства направляются на установление зональных надбавок работникам конкретных профессий конкретных структурных подразделений в тех субъектах Российской Федерации, где заработная плата железнодорожников стала неконкурентоспособной. В прошлом году на эти цели было выделено 187,5 млн рублей из резервных средств, которые использовались на установление или повышение зональных надбавок. В 2016-м дополнительную надбавку к заработной плате получили 7 616 работников структурных подразделений, расположенных в Москве, Санкт-Петербурге, Московской, Псковской, Новгородской и Ленинградской областях. Средний размер увеличения составил 2 052 рубля.

В бюджете расходов на 2017 год также предусмотрены средства для регулирования зональных надбавок. С апреля региональные дирекции начнут использовать этот резерв для повышения уровня оплаты труда работников профессий основных производственных групп.

– Какие приоритеты установлены при использовании средств резервного фонда?

– Порядок формирования и использования резерва предписывает принимать решения о повышении надбавок исходя из ситуации на региональных рынках труда. Если заработная плата отстаёт от аналогичных профессий на предприятиях других отраслей, это может спровоцировать отток кадров с железной дороги. В таких случаях нужно принимать упреждающие меры. Следует отметить, что при распределении резервного фонда в первую очередь рассматриваются профессии, прямо влияющие на обеспечение перевозочного процесса. Учитываются также показатели текучести кадров, уровень их укомплектованности к расчётной численности.

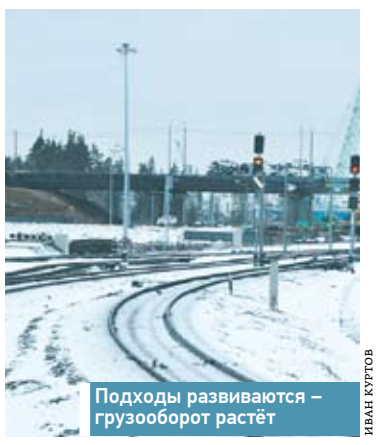
Формирование резервного фонда помогает минимизировать негативные последствия кризиса для работников железной дороги. Кроме того, возможность использовать 30% сэкономленных средств включает мотивационный механизм. Ведь раньше структурные подразделения не были заинтересованы в поиске резервов и сокращении затрат за счёт улучшения производственных процессов, не получая дополнительных средств из экономии фонда оплаты труда. Стопроцентное изъятие из бюджета расходов суммы экономии не способствовало вовлечению персонала в бережливое производство. В условиях, когда компания реализует программы оптимизации расходов и повышения доходов, этот аспект заслуживает высокой положительной оценки.

Беседовала Галина Андреева

РАЗВИТИЕ

Перерабатывающая способность более 67 млн тонн

На реализацию основного инвестиционного проекта Октябрьской дороги «Комплексная реконструкция участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива» в 2017 году ОАО «РЖД» выделено 3,2 млрд рублей.



Подходы развиваются – грузооборот растёт

Иван Куртов

В нынешнем году запланировано строительство станции Лужская-Генеральная, пункта технического осмотра локомотивов и дома отдыха локомотивных бригад на Лужской-Сортировочной, железнодорожных путей и других инфраструктурных объектов. К концу года предусмотрено построить 22 км главных путей, а в целом будет введено основных фондов на 7,4 млрд рублей.

Напомним, что в 2016-м была закончена электрификация 180-километрового участка Гатчина – Веймарн – Лужская, сооружено 8,7 км шумозащитных экранов, две пассажирских и три служебных платформы, три водопропускных трубы и железнодорожный переезд. На шести станциях смонтированы системы видеонаблюдения. Введены объекты водо- и теплоснабжения, служебно-технические здания, 5,5 км главных путей на станции Лужская. С начала реализации проекта выполнено работ на сумму 115,4 млрд рублей, что составляет около 75 %, от общей стоимости. Перерабатывающая способность Лужского железнодорожного узла увеличена до 67,8 млн тонн.

Галина Артемьева

СОРЕВНОВАНИЕ

Названы лучшие

Подведены итоги отраслевого соревнования трудовых коллективов за 2016 год в целом и за его IV квартал.

Первого места за год удостоены Октябрьская дирекция пассажирских обустройств и дирекция социальной сферы Октябрьской железной дороги.

Победителями за IV квартал с присуждением первого места стали коллективы:
– Октябрьской дирекции пассажирских обустройств,
– Октябрьской дирекции по ремонту тягового подвижного состава,
– станции Ржев-Балтийский,
– станции Санкт-Петербург-Финляндский,
– эксплуатационного вагонного депо Санкт-Петербург-Сортировочный-Витебский,
– опытной путевой машинной станции № 77,
– моторвагонного депо Санкт-Петербург-Московское.

Второе место присуждено коллективам:
– Санкт-Петербургского информационно-вычислительного центра,
– Северо-Западной региональной дирекции железнодорожных вокзалов,
– станции Кириши,
– станции Санкт-Петербург-Главный,
– эксплуатационного локомотивного депо Санкт-Петербург-Пассажирский-Московский,
– эксплуатационного вагонного депо Апатиты,
– Беломорской дистанции пути,
– путевой машинной станции № 283,
– Московской дистанции сигнализации, централизации и блокировки,
– Тверской дистанции электроснабжения,
– Санкт-Петербург-Витебской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ.

Третьего места удостоены:
– Октябрьская дирекция по эксплуатации зданий и сооружений,
– станции Костомукша-Товарная,
– эксплуатационное вагонное депо Волховстрой,
– Костомукшская дистанция пути,
– Петрозаводская дистанция пути,
– вокзал Петрозаводск.

Таким образом, победителями отраслевого соревнования за IV квартал 2016 года стали двадцать пять коллективов, в то время как за аналогичный период 2015-го этого смогли добиться лишь девятнадцать.

УСЛУГИ

С экскурсией в вагоне

Началась реализация проекта развития железнодорожного туризма на базе электропоезда «Ласточка»

Пассажиры «Ласточки» с интересом восприняли экскурсионную составляющую

ИВАН КУРТОВ

В двадцатых числах февраля с Финляндского вокзала в Выборг должен отправится в экскурсионный рейс пригородный поезд «Ласточка».

Напомним, что первая поездка с экскурсоводом состоялась в декабре прошлого года. Как появилась новая туристическая услуга и что требуется для этого, знают авторы молодёжного проекта, специалисты ОЖД Людмила Хворостянко, Ольга Винник и Дмитрий Красницкий.

> Сейчас услуги экскурсоводов бесплатны, но летом могут быть включены в стоимость билетов

Проект «Развитие железнодорожного туризма на базе электропоезда «Ласточка» родился в сентябре 2015 года на IX слете молодёжи Октябрьской дороги. Когда звучали довольно «громкие» идеи с применением самых современных технологий, инженер дирекции капитального строительства Людмила Хворостянко предложила просто внедрить в поездах аудиогид. Мысль о необходимости источника познавательной информации внутри вагона возникла не случайно. Ещё учась в Иркутском ГУПСе, она работала командиром студенческого отряда проводников. Четыре летних сезона на маршруте Владивосток – Сочи дали большой опыт общения с пассажирами.

Привлекательную идею Людмилы Хворостянко в сентябре 2015 года поддержали её молодые коллеги. Костяк команды составили Дмитрий Красницкий, ведущий инженер Северо-Западного регионального штата маркетинга АО «ФПК» и Ольга Винник, инженер ЦТО Санкт-Петербургского регионального центра связи. Проект получил одобрение руководства Октябрьской дороги. Он вошёл в число лучших и был принят к реализации. Куратором проекта стала Северо-Западная ППК. Конкретной областью применения разработок была выбрана «Ласточка» сообщением Санкт-Петербург – Выборг. Выбор пригородного направления потребовал учесть его особенности. Кураторы предложили авторам проекта пока от индивидуальных устройств аудиогида отказаться, а в качестве пилотного варианта использовать услуги гида.

Разработчики изучили возможности развития железнодорожного туризма в пригородном направлении. Они посетили Международную выставку «Отдых без границ. Лето 2016», провели анализ туристического рынка и определили механизм взаимодействия турфирм с железной дорогой. Многое разъяснили маркетинговые исследования, в ходе которых опрашивались пассажиры «Ласточки». Благодаря анкетированию удалось узнать, как будут реагировать люди на новую услугу и сколько готовы платить за неё.

В 2016 году проект «Развитие железнодорожного туризма на базе электропоезда «Ласточка» занял второе место на конкурсе «Лидер Октябрьской». Он получил признание на уровне компании, став полуфиналистом конкурса «Новое звено 2016». Но главное, первая экскурсионная «Ласточка» уже совершила свой рейс, и пассажиры были довольны. Многие не скрывали своего удивления, что так интересно можно провести время в электропоезде. А ведь именно к этому стремились авторы проекта: сделать путешествие пассажиров не только безопасным и комфортным, но и увлекательным.

Проект «Развитие железнодорожного туризма» на базе электропоезда «Ласточка» сообщением Санкт-Петербург – Выборг состоялся и у него есть будущее. «Внедрение новой услуги перспективно сегодня, когда внутренний туризм активно развивается, – считает Дмитрий Красницкий. – В 2016 году был отмечен пик притока к нам туристов из восточных стран – Японии, Китая и Вьетнама. На наш взгляд, живое общение больше подходит для организованных групп туристов и для одноязычной категории. А если в вагоне находятся люди, разговаривающие на разных языках, то разумнее использовать индивидуальные устройства, что современно и презентабельно».

Как сообщили в СЗППК, в феврале планируется ещё один экскурсионный рейс «Ласточки» в Выборг. Также как и в декабре, услуги экскурсоводов в одном из вагонов поезда будут бесплатными. В дальнейшем СЗППК планирует ввести специальный рейс в график на летний период уже с оплатой новой услуги.

Анастасия Бабикова

СПРАВКА

Плюсы данного проекта:
- доход от рекламодателей;
- увеличение пассажиропотока на направлении;
- повышение имиджа компании за счёт роста удовлетворенности пассажиров сервисом СЗППК;
- сокращение психологического ощущения длительности пути;
- создание атмосферы путешествия при посадке в поезд;
- расширение кругозора.

ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

Трудовые права пока ещё никто не отменял

АРХИВ СЗТП

Алексей Короп,
и.о. Северо-Западного транспортного прокурора

– Алексей Борисович, как осуществляется контроль в сфере исполнения трудового законодательства?

– Проверки Северо-Западной транспортной прокуратурой проводятся на системной основе. В истёкшем году на железнодорожном транспорте выявлено 3 554 нарушения, внесено 227 представлений, к дисциплинарной ответственности привлечены 216 должностных лиц и 90 – к административной, 9 должностных лиц предостережены о недопустимости нарушений закона, в суды направлено 95 исковых заявлений на сумму 184 тыс. рублей. В порядке п.2 ч.2 ст.37 УПК РФ в следственные органы направлено два материала для решения вопроса об уголовном преследовании.

Анализ свидетельствует о повышении качества этой работы.

– Какого рода факты, вскрываемые в ходе проверок, наиболее типичны?

– Это нарушения работодателями трудовых прав при принятии решения о ликвидации организации, признании её банкротом, сокращении численности или штата работников, введении режима неполного рабочего дня или неполной рабочей недели.

Так, Псковской транспортной прокуратурой установлен факт увольнения работников по сокращению численности и штата ранее истечения срока предупреждения об увольнении.

Также выявлялись факты несоблюдения работодателями обязанности по обеспечению безопасности работников. Например, Карельской транспортной прокуратурой в ходе проверки сервисного локомотивного депо Петрозаводск филиала «Северо-Западный» ООО «ТМХ-Сервис» установлено, что не все работники этого депо обеспечены средствами индивидуальной защиты. Начальнику депо внесено представление, виновное лицо привлечено к дисциплинарной ответственности.

– Часто ли вскрываются подобные нарушения?

– В ходе прокурорской проверки выяснилось, что инструкции по охране труда, принятые руководством ПМС-283 на ОЖД, не предусматривают выдачу работникам полагающихся им СИЗ. В связи с этим на инструкции по охране труда для машинистов мотовоза МПТ-4 и ВПО-3000 ПМС № 283 принесены протесты, которые рассмотрены, и документы приведены в соответствие с нормами трудового законодательства.

Аналогичные нарушения выявлены Санкт-Петербургским и Псковским транспортными прокурорами. Вскрыты факты допуска к работе лиц, не прошедших в установленном порядке обучение и инструктаж по охране труда.

Например, Ленинград-Финляндской транспортной прокуратурой при проведении проверки в Тосненской механизированной дистанции пути установлено, что начальник данного предприятия в нарушение ч.1 ст.225 ТК РФ не прошёл специальное обучение по ОТ при поступлении на работу в течение первого месяца. Начальником сектора ОТ не пройдена очередная проверка знаний. Аналогичные нарушения выявлены Псковским транспортным прокурором, в связи с чем были приняты меры прокурорского реагирования.

Аппаратом СЗТП в результате проверок ОЖД и входящих в её состав структурных подразделений установлено, что специальная оценка условий труда проведена не в полном объёме, не организован в установленные сроки надлежащий учёт и контроль за выдачей работникам СИЗ.

В ходе проверок также выявлялись случаи допуска работников к исполнению обязанностей без прохождения медосмотров и психиатрических освидетельствований.

Псковский и Санкт-Петербургский транспортные прокуроры вскрывали факты нарушения законодательства при расследовании и учёте несчастных случаев на производстве.

– Продолжается ли практика принятия на предприятиях локальных правовых актов, противоречащих федеральному законодательству?

– Да, в ходе проверок такие факты устанавливались. Так, например, Псковской транспортной прокуратурой при изучении правил внутреннего трудового распорядка сервисного локомотивного депо Дно-Псковское филиала «Северо-Западный» ООО «ТМХ-Сервис», выявлены положения локального акта, противоречащие федеральному законодательству. Так, установлено, что в нарушение требований ч.2 ст.135 ТК РФ правила не предусматривали размеры тарифных ставок, окладов, доплат и надбавок компенсационного характера, в т.ч. за работу в условиях, не соответствующих нормальным. В связи с этим принесён прокурорский протест.

Аналогичные нарушения выявлены Карельской транспортной прокуратурой.

– Вскрываются ли нарушения при заключении трудовых договоров с работниками?

– Да, а также при обработке их персональных данных. Например, Карельский транспортный прокурор всё в том же сервисном локомотивном депо Петрозаводск установил целый ряд нарушений – ведения книги учёта движения трудовых книжек и составления трудовых договоров. Приняты меры.

Нарушения при заключении трудовых договоров устанавливались также Новгородской и Псковской транспортными прокуратурами.

Кроме того, аппаратом СЗТП установлено, что ОЖД информацию о квотируемых рабочих местах для трудоустройства инвалидов по утверждённой форме за 2016 год в орган службы занятости населения не подавала.

Подытоживая вышесказанное, надо отметить, что в связи с нарушениями, вскрытыми СЗТП в ходе проверки ОЖД, начальнику дороги внесено представление. В настоящее время нарушения устранены, 11 виновных лиц привлечены к дисциплинарной ответственности.

Беседовала Елена Ануфриева

ОРГАНИЗАТОР Гудок ИД издательский дом
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЁР БЛАГОСОСТОЯНИЕ НЕГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПЕНСИОННЫЙ ФОНД

СОБЫТИЕ

Поезд из сорок третьего

>Начало|1

Блокадница, бывший проводник Октябрьской железной дороги, Людмила Михайловна Соломина, 1929 года рождения, оказалась в центре внимания прессы и, в частности, сказала автору этих строк:

«В войну я была девочкой, являлась пионервожатой ленинградского детского дома № 25. Помню, как однажды увидела громадную бомбовую воронку на месте домика, где жила целая семья. Помню голод. И как ели однажды собачье мясо – нам не сказали, но я догадалась, что это такое. И помню, как подняли норму продуктового пайка после прибытия первого поезда по Дороге Победы!»

Затем участники праздника прошли в электричку, украшенную специальным плакатом, и отправились на станцию Петрокрепость. В пути не было скучно – ветераны и молодые пели вместе с приглашёнными артистами под гармошку различные песни былых лет. Люди на платформах, заглядывая в окошко, приветливо улыбались.

...Станция Петрокрепость. Здесь атмосфера исторического дня ощущается ещё сильнее. Правда, и мороз здесь больше, чем в Питере. Минута молчания. Краткий митинг. Возложение цветов и венков к паровозу-памятнику и к обелиску «Стальной путь». Старт детского лыжного забега в честь исторического дня – на дистанцию вышли мальчишки и девчонки 299-й школы.

Буквально открытием дня стала встреча с интересным человеком, который стоял у паровоза-памятника со знаком «Бессмертный полк» и плакатом. На нём – фотография Георгия Леонардовича Тыдмана, майора железнодорожных войск, инженера-изыскателя и строителя Дороги Победы. А рядом фото Ксении Дмитриевны Коровяковой (с конца 1943 года – Тыдман), техника-изыскателя на том же объекте и ряде других.

– Это мои папа и мама,– которыми я горжусь,– сказал Владимир Георгиевич Тыдман, в своё время – выпускник ЛИИЖТа и сотрудник этого института. – Дорога Победы была одним из военных объектов, на котором они работали в годы блокады.

Затем Владимир Георгиевич показал интересный альбом «Дорога Победы. Записки изыскателя», составленный и изданный им несколько лет назад.

– Здесь помещены многочисленные рисунки моего отца, запечатлевшие этапы строительства. Фотографировать объект было нельзя, а вот рисунки остались.

– А зарисовывать разве было можно?

– Тут другое. Рисунки, эскизы, наброски были частью, собственно, самой работы. Всё осталось в семье.

– А текст для альбома папа писал?

– Он не мог ничего писать для этого издания, т. к. скончался ещё в 1950 году. Это был замечательный талантливый человек из культурной семьи. Помню как ещё мальчишкой ходил с ним в музей обороны Ленинграда – это был огромный музей, пока его не разгромили. Нынешний и в подмётки не годится. Кстати, здесь – в музее на станции Петрокрепость – есть стенд, связанный с моим отцом. Сюда я приезжаю на все памятные даты.

Увлечённый, гордый своей семьёй и её вкладом в Дорогу Победы, таким я запомнил Владимира Георгиевича, когда он проводил исторические экскурсы для участников праздника 7 февраля. Много необычных, интересных людей собрал этот памятный день. Все они и их предки – часть большой и славной Истории нашей дороги.

Владимир Фёдоров
Фото Ивана Куртова

Ретро-поезд стал центром всеобщего внимания

Отец Сергий освящает Поклонный крест

Лихой Василий Тёркин мороза не боится!

В 1943-м Людмиле Соломиной было 14 лет...

Память о войне тревожит и в преклонные годы...

Идёт митинг на станции Петрокрепость

Владимир Тыдман – сын строителя Дороги Победы

Один из рисунков Георгия Тыдмана

ПЕРЕЖИТОЕ

Бойцы в железнодорожных шинелях

Великая Отечественная война застала Леонтия Ерёменко в должности заместителя начальника 7-й дистанции сигнализации и связи Октябрьской железной дороги. 22 июня 1941 года он был назначен начальником восстановительной колонны («Связьрем-13») народного комиссариата путей сообщения, которой руководил всю войну. Именно этой колонне, наряду с несколькими другими, пришлось зимой 1943 года прокладывать линии связи вдоль строящейся железной дороги Шлиссельбург – Поляны, соединившей блокадный Ленинград с Большой землёй. Недавно опубликованы воспоминания ветерана, в которых показаны военные будни бойцов в железнодорожных шинелях, каковыми стали в то время работники ОЖД. Свои мемуары Леонтий Дорофеевич Ерёменко (1906–1996) посвятил внукам. Один из них – Андрей Владимирович Кураторов – подготовил текст книги к печати. Сегодня мы предлагаем читателям «ОМ» небольшой отрывок из воспоминаний.

Леонтий Ерёменко. Ноябрь 1941 года

АРХИВ СЕМЬИ КУРАТОРОВЫХ

Установка опоры линии связи с помощью трактора на Ладожском озере. Январь 1943 года

АРХИВ СЕМЬИ КУРАТОРОВЫХ

...Трасса проходила по только что освобождённому от фашистов клочку земли – от южного побережья Ладожского озера до Синявинских высот. Эта территория находилась в непосредственной близости от переднего края противника, полностью просматривалась и простреливалась.

Местность изобиловала окопами, ходами сообщений, блиндажами и землянками, а также следами вчерашних боёв. В немецком журнале Der Adler, найденном в одной из землянок при наступлении наших войск, было написано: «разрушения, нанесённые железной дороге русских у Шлиссельбурга, так велики, что ландшафт здесь более походил на лунный, чем на земной».

Уже на второй день после прибытия на место «Связьрем-13» приступил к работам по строительству средств связи. Я тут же обошёл весь наш тринадцатикилометровый участок. Обследовал его во всех подробностях. Сразу же за Невой, на левом берегу, строилась станция Левобережная. Мы её оборудовали семафорами, а помещение дежурного по станции – всеми необходимыми средствами связи: межстанционной, диспетчерской, постанционной. Рядом с нами шла разбивка основной трассы.

Наибольшие трудности составляли непрерывные обстрелы. При редких методичных обстрелах бойцы работу не прекращали, и лишь при массированных – уходили в щели и окопы.

Не менее коварными были минные поля, которых здесь враг оставил множество...

За полтора года войны мы стали настоящими солдатами, научились не кланяться каждому снаряду или мине. Но война есть война. Из одиннадцати лошадей, прибывших с нами со Псковщины, десять погибли в зиму 1941–1942 годов. Осталась одна, которая нас выручала и на трелёвке опор связи на лесосеке, и на льду Ладоги, и при развозке опор по трассе. Взяли мы её и в Шлиссельбург. В феврале 1943 года ездовой Летягин трелёвал сваи на строительстве высоководного моста. При обстреле района работ Летягин погиб. А вместе с ним погибла и наша последняя лошадь...

Наиболее узкий коридор прорыва был на 9-м километре от реки Невы, ширина его здесь равнялась тоже девяти км. А так как железная дорога проходила примерно по середине коридора, то до переднего края врага было не более 4-х км. Фрицы наблюдали за нами даже без оптики. Во избежание потерь работы чаще выполнялись в ночное время. Так мы избегали ненужных потерь, но они всё-таки случались...

Подходило к концу строительство низководного моста через Неву. Электрики «Ленэнерго» приспособили к крайним сваям моста свои опоры и подвесили 6-киловольтные провода, по которым ток начал поступать в Ленинград. Мы там же подвесили свои провода, связав Левобережную со станцией Шлиссельбург.

6 февраля 1943 года работы по сооружению связи были закончены и испытаны на участке Шлиссельбург – Левобережная – Междуречье. В полдень 7 февраля на станцию Левобережная с Большой земли прибыл поезд с продовольствием для ленинградцев. После непродолжительной остановки он пошёл на Ленинград...

С этого дня начала работать знаменитая Дорога Победы, по которой в 1943 году были перевезены сотни тысяч тонн продовольствия.

ОКТЯБРЬСКАЯ МАГИСТРАЛЬ 12+ № 5 (14543) 10 февраля 2017 года

Филиал ОАО «Издательский дом «Гудок». Отраслевое СМИ.
Газета зарегистрирована Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор). Свидетельство ПИ № ФС 77-52520 от 21.01.13 г.

Учредители: ОАО «Российские железные дороги», Дорожная территориальная организация Роспрофжел на Октябрьской железной дороге.
Издатель: ОАО «Издательский дом «Гудок». ***Адрес издателя:*** 105066, Москва, ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3.

Адрес редакции: 190031, Санкт-Петербург, наб. р. Фонтанки, д. 117. ***Тел./факс:*** 457-8786 (58-786).
http://www.gudok.ru/zdr/169, E-mail: info@oktmag.spb.ru

Директор филиала ОАО «Издательский дом «Гудок» – главный редактор газеты «Октябрьская магистраль»: Жужукало А.С. – zhoze@om-express.ru
Заместитель директора филиала: Нутельс Г.Б. – economy@oktmag.spb.ru
Заместитель главного редактора – ответственный секретарь: Куценина Т.А. – 8 (812) 457-87-86
Редакторы отделов: Верховная И.А. (экономика) – 8 (812) 457-82-46,
Ануфриева Е.Э. (социальные проблемы) – 8 (812) 457-88-64
Отдел рекламы: 8 (812) 436-93-33 (55-333), 8 (812) 457-88-74 (58-874)

За содержание рекламных объявлений редакция ответственности не несёт. Рекламируемые товары и услуги имеют необходимые сертификаты и лицензии. При перепечатке материалов ссылка на «Октябрьская магистраль» обязательна. Редакция в переписку с читателями не вступает. Материалы, помеченные знаком ®, – на правах рекламы. Материалы с рубрикой, набранной *ТАКИМ ШРИФТОМ*, – на правах рекламы. Информация о Генеральном партнёре – НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» – в рамках конкурса «Мечте навстречу» размещается на правах рекламы.

55040 – индекс объединённого выпуска газет «Гудок» и «ОМ»

Периодичность выхода – по пятницам. Распространяется в Москве, Санкт-Петербурге, Вологодской, Ленинградской, Московской, Мурманской, Новгородской, Псковской, Тверской областях и Республике Карелия. 4 страницы.

Номер подписан в печать: 09.02.2017. ***Время подписания в печать по графику: 09.02.2017, 18.00. Время подписания в печать фактически: 09.02.2017, 17.40.***
Заказ: 33. Тираж: 11 061 экз. Электронная версия: 20 918 адресов. Цена свободная.
Отпечатано: Типография ООО «Фирма «Курьер», 196105, Санкт-Петербург, ул. Благодатная, д. 63, корп. 6. Бумага газетная.

Газета основана в 1933 году под названием «Сталинец», позднее «Октябрьская магистраль».